

VORDINGBORG KOMMUNE

Kommunaldirektøren



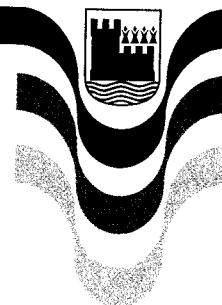
ORIGINAL

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 212
Offentlig

Talepapir

- af kommunalreformens betydning for vejområdet

Vordingborg Kommune, den 11. januar 2005



Indledning

Mødet indledes givet med en præsentation !

På vegne af de fire kommuner – Langebæk, Møn, Præstø og Vordingborg skal jeg præcisere vores sag.

Høringskrivelse

V har i den seneste revision af høringsskrivelsen måtte indføje 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.

Derfor står der nu, og jeg citerer:

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 og Stege Storebro m.fl. bliver overdraget til den nye kommune.

Strukturreform, data og statistik

Og så lidt om data og strukturreformen.

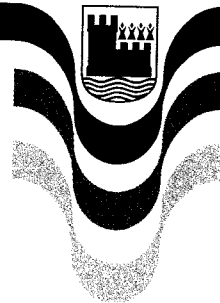
Nogle af de nye kommuner i Danmark vil fremad stå med særlige udfordringer.

Den nye kommune vi repræsenterer vil i fremtiden være 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, heller ikke udviklingen i skattegrundlaget. De fire kommuner havde i 2003 i gennemsnit et skattegrundlag på 118.719 kr. pr. indbygger mod 135.894 på landsplan.

Beskatningsgrundlaget efter udligning var for de fire kommuner i gennemsnit 129.190 pr.



indbygger mod 136.915 på landsplan. Alle tal i henhold til Indenrigs- og Sundhedsministeriets kommunale nøgletal.

Som man vil bemærke, er der et reelt og særdeles stort økonomisk "gab" imellem vores nye kommune og kommunerne på landsplan.

Hertil kommer en række andre udfordringer, som jeg ikke skal omtale her.

Men sammenholdt med den nævnte udgangssituation vil overtagelse af større infrastrukturanlæg – endda misligholdte infrastrukturanlæg – være en urimelig byrde.

Finansieringen af et infrastrukturanlæg kan kun ske ved bortfald af andre anlægsaktiviteter, driftsbesparelser eller skatteniveau og låntagning, da vi ikke modtager nævneværdig udligning for opgaverne.

Vi forholder os 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.

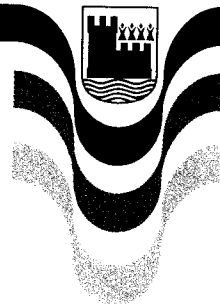
Blandt de nedenfor nævnte nye naboer, er vi den kommune, som skal overtage den største andel af de nuværende amtsveje. Såvel den nye kommune omkring Næstved og den nye kommune omkring Nykøbing Falster får omlagt væsentlige dele af amtsvejene til statsveje. Og så vidt vidende skal ingen af de andre skal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

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.



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 renovering af "strømpillerne" ville beløbe sig til 40 mio. kr. Hertil kommer så renoveringen af brodæk, nydimensionering og maling, hvilket ikke er prissat, jf. tekniske analyser i Storstrøms Amt.

Man kan derfor godt 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 (Tillægsdagsorden 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).

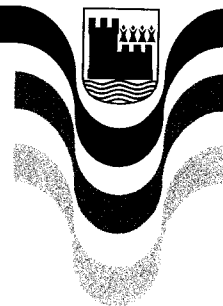
I behandlingen anbefales følgende, jeg citerer:

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.

Vejdirektoratet

Med det Forslag til Lov med bilag, som er fremlagt kan man udlede meget, men jeg skal blot nævne 7:

1. 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.
2. 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.



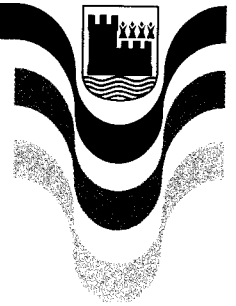
3. At vi skal overtage vejen fra Bakkebølle til Vordingborg med kontakt til Storstrømsbroen og landevejen mellem Vordingborg og Næstved, som er kendetegnet ved at være en vigtig transportkorridor for erhvervsliv og pendlere, ikke bare for den nye kommune, men også mellem Nykøbing Falster – Vordingborg – Næstved, og som også hænger sammen med det internationale vejnet.
4. At vi får ansvaret for videreledning af trafikken fra Storstrømsbroen i retning af Vordingborg, Næstved og/eller motorvejen – og dermed det internationale vejnet - til gavn for pendlere, erhvervsliv og ikke mindst turismen.
5. At vi skal overtage vejen fra Stege til Bårse, som ligeledes er en vigtig transportkorridor og er blandt andet fødekæde til motorvejen til gavn for pendlere, erhvervsliv og turister.
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. Endelig en mangelfuld økonomisk compensation set i forhold til opgavefordelingen. Nemlig, at staten tager broderparten og at der ikke sker compensation for ekstraordinært store infrastrukturanlæg, og at det ikke ses i forhold til de nye kommuners virkelighed.

Konklusion og perspektivering

Derfor kan vi konkludere, at udover forholdet omkring udgiftsneutralitet for det offentlige, uligevægtig fordeling af de eksisterende midler, forholder man sig ikke til fremtiden i relation til DUT og et nyt udligningssystem. Med hensyn til DUT og udligningssystem – det eksisterende og et nyt, vil man ikke kunne forvente, at dette tager højde for geografi og/eller større infrastrukturanlæg.

Vi kan også konkludere, hvilket må veje tungt, at Storstrøms Amt med deres behandling den 25 og 27. oktober bekræfter, 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 endvidere 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.



Betragter man i øvrigt lovforslaget, som lægger op til, at vi skal overtage strækningen Bakkebølle til Stege, inklusiv Alexandrines Bro og Stege Storbrog, 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.

Hertil kommer vejen fra Bakkebølle til Vordingborg med kontakt til Storstrømsbroen og landevejen mellem Vordingborg og Næstved er kendetegnet ved at være en vigtig transportkorridor for erhvervsliv og pendlere, ikke bare for den nye kommune, men også mellem Nykøbing Falster – Vordingborg – Næstved.

Her skal jeg som tidligere nævnt gøre opmærksom på udvidelsen af Forsvarets aktiviteter i området. Såvel kasernen i Vordingborg, som omhandler Danilog og DIB samt kasernen i Stensved, som omhandler Hjemmeværnets aktiviteter, samt øvelsesterræn ligger på vejstrækningen M30. Forsvarets transport til Slagelse, Korsør og eksempelvis også Kalundborg går for det meste af amtsvejen fra Vordingborg over Næstved.

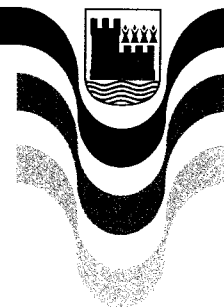
Endvidere mener vi også at staten må have ansvaret for videreledning af trafikken fra Storstrømsbroen i retning af Vordingborg, Næstved og/eller motorvejen til gavn for pendlere, erhvervsliv og ikke mindst turismen.

Vejen fra Stege til Bårse er ligeledes en vigtig transportkorridor og er blandt andet fødekæde til motorvejen til gavn for pendlere, erhvervsliv og turister.

Vi skal her endvidere nævne, at vi har opbakning til vores sag fra Sjælland Syd, som er et samarbejde mellem 11 kommuner på Sydsjælland. I den forbindelse skal vi henvise til høringssvar fra Sjælland Syd.

Perspektivering

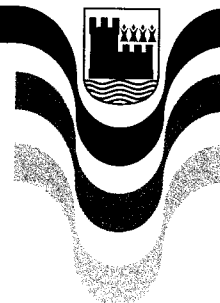
Vi skal derfor opfordre til, at man ændrer dette Forslag til Lov, sådan at det er i overensstemmelse med de objektive kriterier og samtidig også giver et realistisk udgangspunkt for vores nye kommune, som ikke bliver dårligere end alle andre kommuner i landet.



Analyse

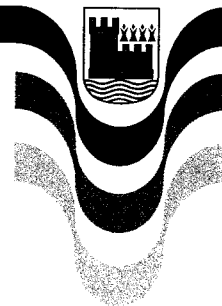
- af kommunalreformens betydning for vejområdet

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:

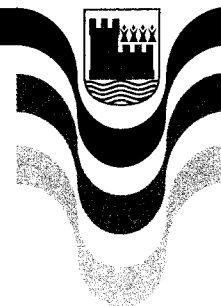
- skrivelse fra Trafikministeriet, dateret den 28. oktober 2004, modtaget den 23. november 2004 fra Storstrøms Amt efter anmodning fra Vordingborg Kommune
- amtslig udvalgsbehandling i Udvalget for Teknik og Miljø, dateret den 25. oktober 2004
- amtslig udvalgsbehandling i Økonomiudvalget, dateret den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

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

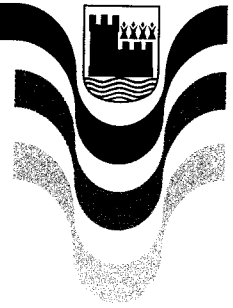


2. Høringsskrivelse

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, Masnedsund Broen og Storstrøms Broen bliver overdraget til den nye kommune.



3. Strukturreform, data og statistik

3.1. Indledning og økonomi

Jf. blandt andet høringsskrivelsen 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.

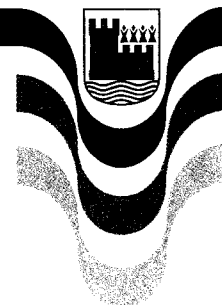
Endvidere har det generelt være regeringens holdning, at strukturreformen som minimum skulle være udgiftsneutral, hvilket nok ikke mindst skal ses i relation til skattestoppet.

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 reovering 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

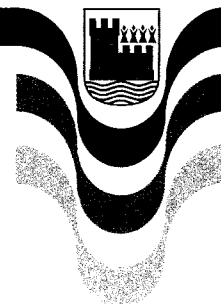
3.3. Udligning

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.

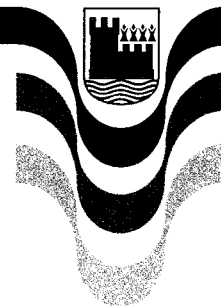
Det har tidligere været analyseret og nævnt, at alene reovering af "strømpillerne" ville beløbe sig til 40 mio. kr. Hertil kommer så reoveringen af brodæk, nydimensionering og maling, hvilket ikke er prissat, jf. tekniske analyser i Storstrøms Amt (og opgivet pr. telefon).

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 (Tillægsgagsorden 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.



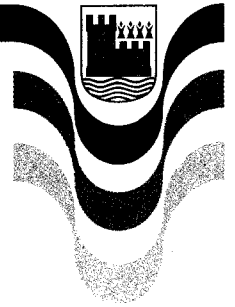
5. Vejdirektoratet

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.

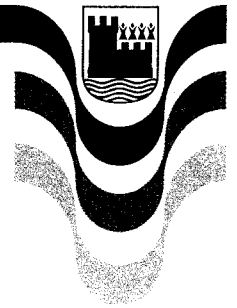
Materialet blev først modtaget den 23. november 2004 fra Storstrøms Amt efter anmodning fra Vordingborg Kommune. Anmodningen skulle igen ses på baggrund af forespørgsel fra pressen, dateret den 22. november 2004. Pressen kunne referere til en skrivelse sendt fra Vejdirektoratet til Storstrøms Amt, som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

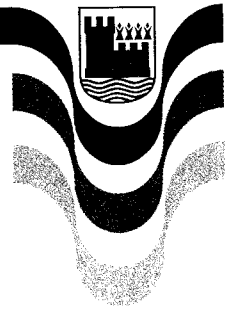
Samtidig er det i henhold til oplægget vedrørende det fremtidige udligningssystem – med sandsynligheden for hovedvægten lagt på udligning i forhold til indbyggertallet – ikke særligt sandsynligt, at den nye kommune vil blive tilgodeset, grundet det store areal og lille befolkning.

Amtet har med deres behandling den 25 og 27. oktober bekræftet, at vejstrækningen mellem Bakkebølle og Stege – inklusiv Alexandrines Bro og Stege Storbros – 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- eller 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 Storbros, 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.

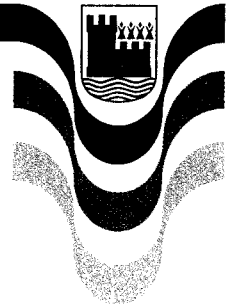
6.2. Perspektivering

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 høringskrivelse 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

STORSTRØMS AMT



[tilbage]

Udvalget for Teknik og Miljø

Sag nr. 12

Behandlet i møde 25. oktober 2004

Sagsbehandler: Møller, Hans

J.nr: 04-010925

Tillægsgagsorden - 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 forelægges 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. i 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 i 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

Bilagliste:

- 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. & 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.

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



Langebæk
Kommune



Møn
Kommune



Præstø
Kommune



Vordingborg
Kommune

Indenrigs- og Sundhedsministeren

Den 10. december 2004.

Kommunaludvalget

Trafikministeren

Trafikudvalget

Folketingets partier

KL (orientering)

Folketingsmedlemmer valgt i regionen

Sjælland Syd

Fordeling af veje i forbindelse med kommunalreformen

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

I det vi henviser til tidligere høringskrivelse – omhandlende større infrastrukturanlæg i form af broer – skal vi meddele følgende supplerende hørings svar.

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 statens øvrige overtagelse af amtsveje i Storstrøms Amt
- Vi skal henvise til tidligere fremsendte anmodningskrivelse om sammenlægning fra de fire kommuner – Langebæk Kommune, Møn Kommune, Præstø Kommune og Vordingborg Kommune.
- Vi skal endvidere henvise til tidligere fremsendte høring vedrørende overtagelse af broer og dertil hørende vej

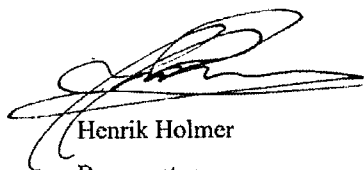
Vejen fra Bakkebølle til Vordingborg med kontakt til Storstrømsbroen og landevejen mellem Vordingborg og Næstved er kendetegnet ved at være en vigtig transportkorridor for erhvervsliv og pendlere, ikke bare for den nye kommune, men også mellem Nykøbing Falster – Vordingborg – Næstved.

Hvis det er intentionen at vejen mellem Nykøbing Falster og Storstrømsbroen overtages af staten, er det vel en forudsætning, at trafikken også skal ledes videre fra Storstrømsbroen, i retning af Vordingborg, Næstved og/eller motorvejen til gavn for pendlere, erhvervsliv og ikke mindst turismen.

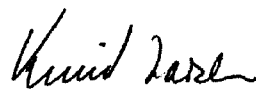
Vejen fra Stege til Bårse er ligeledes en vigtig transportkorridor og er blandt andet fødekæde til motorvejen til gavn for pendlere, erhvervsliv og turister.

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

Med venlig hilsen



Henrik Holmer
Borgmester
Langebæk Kommune



Knud Larsen
Borgmester
Møn Kommune



Ole Møller Madsen
Borgmester
Præstø Kommune



Bent Pedersen
Borgmester
Vordingborg Kommune

Indenrigs- og Sundhedsministeren
Kommunaludvalget
Trafikministeren
Trafikudvalget
Folketingets partier
KL (orientering)
Folketingsmedlemmer valgt i regionen

Den. 3. januar 2005

Fordeling af amtsveje mellem stat og kommuner i forbindelse med kommunalreformen

På vegne af de elleve kommuner i Sjælland Syd samarbejdet; Fakse, Fladså, Haslev, Holmegaard, Langebæk, Møn, Næstved, Præstø, Rønnede, Suså og Vordingborg kommuner skal Sjælland Syds trojka hermed rette henvendelse omkring den fremtidige vejbestyrelse i Sydsjælland.

Kommunerne har drøftet fordelingen af de veje, der tidligere hørte under Storstrøms og Vestsjælland amter, mellem staten og kommunerne, og har i den forbindelse en række indsigelser, i forhold til den fordeling af vejene, som lovforslaget skitserer. Herudover har kommunerne en række forudsætninger og ønsker for særlige strækninger, der forventes opfyldt, inden kommunerne kan overtage vejbestyrelsen fra amtet eller når staten overtager vejstrækningen.

Forudsætninger for overtagelse af veje.

Landevej 612 Ringsted-Haslev er højt prioriteret i 2005/2006 af Vestsjællands Amt. Haslev Kommune forudsætter, at den planlagte udbedring af strækningen i Haslev Kommune er foretaget, inden strækningen overdrages til kommunen, subsidiært at der følger ekstraordinære midler med til formålet.

Fladså Kommune påpeger, at Præstø Landevej, som ifølge lovforslaget bliver statsvej, mangler etablering af cykelsti på strækningen fra Næstelsø Præstemark til Næstved, hvilket har været et ønske fra Fladså Kommune i forbindelse med den stadig stigende tunge trafikmængde på

strækningen. Sjælland Syd kommunerne udtrykker generelt ønske om, at de kommende statsveje udstyres med cykelsti på de strækninger hvor der er behov.

Fordelingen af amtslige veje mellem stat og kommuner i Sjælland Syd området

Ifølge lovforslagets bemærkninger skal fordelingen af veje mellem staten og kommunerne ske efter objektive kriterier, hvor veje der er lokalt orienterede, dvs. med lav trafik og mange vejadgange, overgår til kommunerne. I og med at lovforslaget anvender betegnelsen ”lokal orienteret trafik”, mener vi – de elleve kommuner i Sjælland Syd, at det faktuelle trafikmønster på vejene giver et nuanceret billede af vejens faktuelle anvendelse, idet lokaltrafik typisk afvikles over korte distancer, mens regional og overordnet trafik typisk afvikles over længere distancer, hvorfor dette parameter også bør indgå i fordelingen af vejene mellem stat og kommuner.

For at få et nuanceret billede af trafikmønsteret på de overordnede veje i Sjælland Syd kommunerne har vi bedt COWI A/S om, at udføre en analyse af turlængderne på vejene. Disse turlængder mener vi, giver et billede af, hvordan vejene benyttes, og dermed om det foreslåede vejbestyrelsesforhold er i overensstemmelse med den faktuelle benyttelse af vejene.

De amtsveje, der overgår til staten, skal sikre et sammenhængende vejnet mellem de større byer, trafikknudepunkter og internationale trafikforbindelser. Herudover skal staten overtage veje med betydelig vægt i forhold til industri og erhvervscentrenes logistik og grænseovergange, samt veje der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet og endelig veje, der understøtter et fleksibelt arbejdsmarked med øget pendling.

De elleve Sjælland Syd kommuner konstaterer, at der i lovforslaget er fem strækninger i Sjælland Syd området, der overgår fra Storstrøms Amt til staten og to strækninger i Vestsjællands Amt. Dette bakker samtlige kommuner naturligvis op omkring, men der eksisterer yderligere fem strækninger, der synes at være glemt i lovforslaget, som vi hermed vil gøre opmærksom på og opfordre til, at staten overtager, da vi mener, at de lever op til de objektive kriterier for overtagelse af staten, som skitseres i lovforslaget.

Følgende strækninger opfylder de objektive kriterier og bør derfor overtages af staten:

- I området omkring Næstved foreslås det, at de nuværende amtsveje mod Slagelse, Ringsted, Rønnede, Bårse samt Vestre Ringvej (til Vordingborgvej) opklassificeres til statsveje. Forslaget indebærer, at der omkring Næstved ikke opnås sammenhæng i statsvejnettet, hvilket ellers er en af intentionerne med lovforslaget, og hvilket der opnås stort set alle andre steder i landet. Sjælland Syd mener ikke, at Næstved kan være tjent med, at kommunevejene gennem byen fortsat skal afvikle den gennemkørende, nationale og internationale trafik. Det bør sikres, at staten medvirker i planlægning, anlæg og drift af de veje, som skal forbinde det kommende statsvejnet omkring Næstved. For at sikre sammenhæng i det fremtidige statsvejnet støtter Sjælland Syd Næstved Kommunes forslag om, at statsvejnettet forbindes ved en opklassificering af Østre Ringvej til statsvej. Østre Ringvej var indtil vejlovsrevisionen i 1998 statsvej. Det bør sikres, at indfaldsveje til Næstved by som er foreslået som statsveje forbindes med statsvej
- Strækningen Vordingborg-Næstved primærrute 22 forbinder Sjælland Syds to center-byer og forbindelsen mellem disse to byer er af stor vigtighed for områdets erhvervsliv, og samtidig eksisterer der en betydelig pendling mellem disse to byer. Desuden er vejen direkte forbindelsesled mellem Næstved – Vordingborg – Nykøbing Falster. Det bemærkes desuden, at strækningen syd for Storstrømsbroen er foreslået som statsvej, hvorfor det ikke syntes i overensstemmelse med de beskrevne kriterier at føre en statsvej frem til Storstrømsbroens afslutning udenfor Vordingborg og dernæst lade de to nye kommuner på Sydsjælland overtage resten af vejstrækningen. I et regionalt perspektiv er Nykøbing Falster, Vordingborg og Næstved centrale byer i regionen, og kriteriet for, at staten overtager vejbestyrelsen, er netop, at ruten forbinder større byer, og at de har betydning for erhvervslivet og det fleksible arbejdsmarked. Den foreslåede opdeling af strækningen ved Storstrømsbroen skaber heller ikke sammenhæng i statsvejnettet, som ellers er en af intentionerne i forslaget. Den udførte undersøgelse af de gennemsnitlige turlængder understøtter vores antagelse om, at trafikken på denne strækning ikke kun er af lokal karakter. En gennemsnitlig tur på denne strækning er mellem 44 og 47 km. lang. Et tal der tyder på, at trafikken på denne strækning forbinder de to vigtige byer i området, men også videre ud af området mod eksempelvis Nykøbing F. På denne baggrund findes der erhvervsmæssige, regionale og anvendelsesmæssige argumenter for, at staten skal overtage primærrute 22.

- Strækningen Vordingborg-Stege primærrute 59 er en central strækning for erhvervslivet på Møn, da den er dette øsamfunds forbindelse til motorvejen E45/E55 både mod hovedstaden, resten af Danmark og mod det internationale vejnet. Vejen benyttes af Møns erhvervsliv og pendlere og den gennemsnitlige tur på rute 59 er på mellem 50 – 70 km. Det vil sige, at en tur på rute 59 typisk ender andre steder end i Sjælland Syd området. Dermed kan trafikken ikke siges at være lokal, som kriteriet for kommunal overtagelse ellers foreskriver. Samtidig viser pendlertallene, at Møn har mange pendlere. Derfor understøtter rute 59 det fleksible arbejdsmarked med øget pendling. Det ses således, at argumenterne for, at staten skal overtage primærrute 59 skal findes i dennes erhvervsmæssige betydning for øsamfundet, Møns sammenhæng med det øvrige vejnet, såvel danske som internationale, og den faktiske anvendelse af vejen.

- Strækningen Fakse – Rønnede sekundærrute 154 er en central trafikkorridor mod motorvej E45/E55 for de virksomheder, der er lokaliseret i Fakse og Rønnede. Blandt disse virksomheder er Bryggerigruppen A/S og Haribo A/S og Fakse Kalkbrud. Bryggerigruppen A/S eksporterer til eksempelvis Tyskland og er afhængig af adgangen til det internationale vejnet som E45/E55 er en del af. Strækningen Næstved – Rønnede – Fakse skal ifølge lovforslaget være statsvej vest for motorvejen mod Næstved, og det virker ulogisk, at denne centrale trafikkorridor mod øst ikke er en statsvej, når den samtidigt er en central trafikkorridor for erhvervslivet i den kommende østlige kommune. Samtidig viser trafiktallene, at rute 154 er præget af trafik, der kører forholdsvis langt. Den gennemsnitlige turlængde på rute 154 er 54 km. hvilket ikke støtter antagelsen om, at strækningen er præget af lokaltrafik. Samtidig er Rønnede Kommune en typisk pendlerkommune, hvor mange borgere arbejder i Hovedstadsområdet og dermed er en del af det fleksible arbejdsmarked. Argumenterne for, at sekundærrute 154 skal overtages af staten findes således i erhvervsmæssige årsager, sammenhængen med det overordnede vejnet både det danske og internationale, den faktiske anvendelse og endelig understøtter ruten det fleksible arbejdsmarked og den øgede pendling.

- Ruten fra Stege til Bårse fungerer som en vigtig transportkorridor for erhvervsliv og pendlere, hvilket også den gennemsnitlige turlængde tyder på, da en tur på disse landeveje svinger mellem 44 og 58 km. Dermed er der tale om trafik, der ikke er lokal, men en vigtig forbindelse i det østlige Sjælland. Ruten understøtter samtidig erhvervslivets transportmuligheder, da den

har forbindelse til det nationale og internationale motorvejsnet E45/E55. Samtidig fungerer ruten som en vigtig tværgående forbindelse i området, både internt, men også i forhold til forbindelserne mod det vestlige Sjælland. Det fleksible arbejdsmarked understøttes ligeledes, da mange borgere har brug for strækningen i forbindelse med pendling mod hovedstadsområdet.

- Dernæst udtrykkes der ønske om, at strækningen fra Præstø over Fakse og Karise vejnummer 604 opklassificeres til statsvej sammen med vejnummer 529 til Køge, således at statsveje forbinder området til havnen i Køge, som er en vigtig havn for erhvervslivet.

Kommunesamarbejdet Sjælland Syd ser frem til en dialog og forhandling omkring den fremtidige fordeling af vejene, og vi stiller os gerne til rådighed, såfremt der ønskes flere oplysninger.

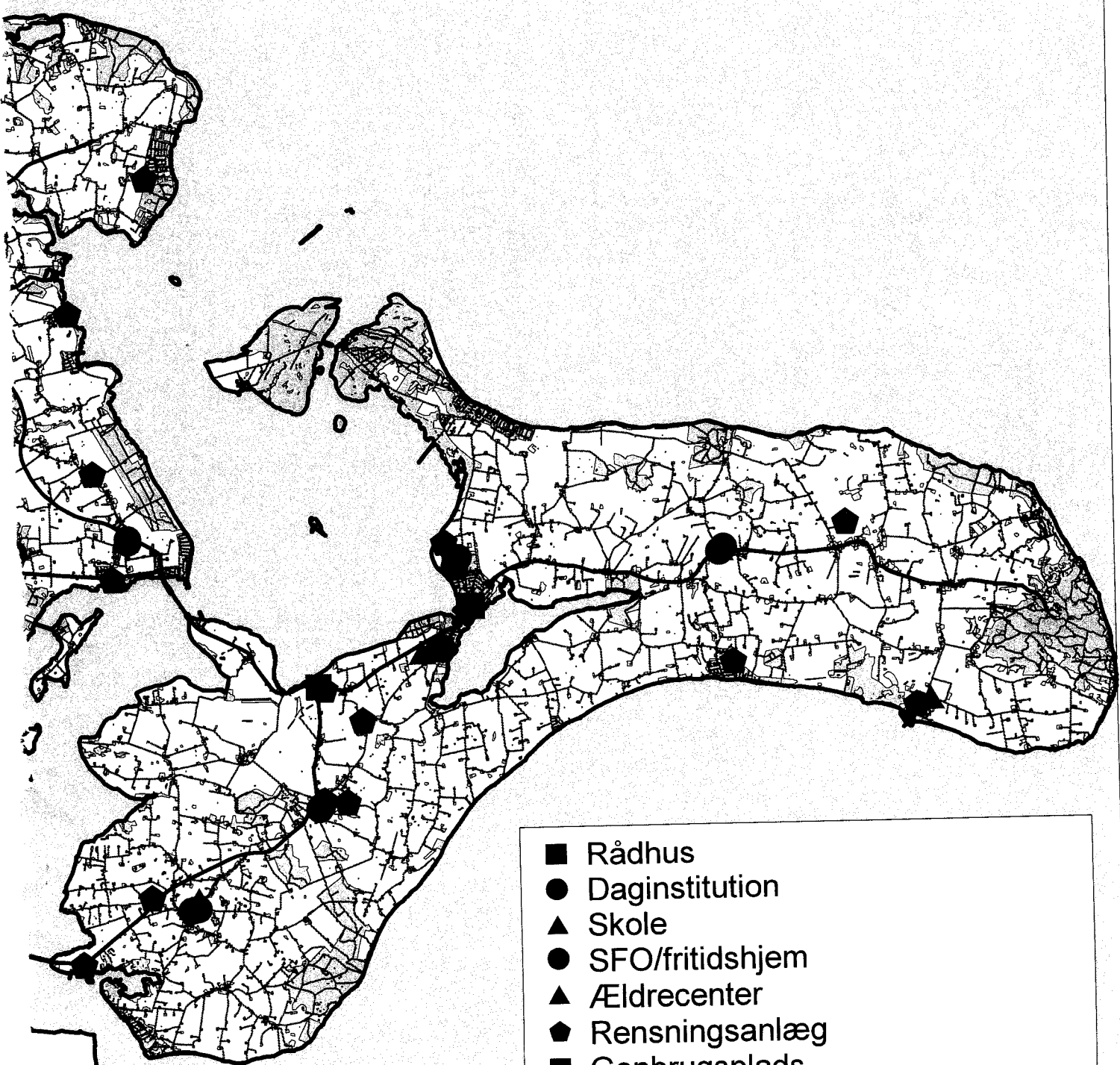
Med venlig hilsen

Kurt Rosner
Borgmester i Rønnede Kommune
Formand for Sjælland Syd 2005

Henrik Holmer
Borgmester i Langebæk Kommune
Medlem af Sjælland Syds Trojka

Henrik Christensen
Borgmester i Haslev Kommune
Medlem af Sjælland Syds Trojka





- Rådhus
- Daginstitution
- ▲ Skole
- SFO/fritidshjem
- ▲ Ældrecenter
- ◆ Rensningsanlæg
- Genbrugsplads
- Amtsvej
- Statsvej

07-01-2005
Vordingborg Kommune, Teknisk Forvaltning, CF

0 2000 4000 6000 8000 meter