

550 - 00000 / (44)

11618
11617



The Danish Confederation of Professional Associations
Akademikernes Centralorganisation

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 7. januar 2005
EG/bef

Sagsnr. 200400622-44

Også sendt pr. mail til 6kt@trm.dk/2kt@trm.dk

Høringssvar vedrørende lovforslag i forbindelse med Strukturreformen på Trafikministeriets område

AC har den 1. december 2004 modtaget en række lovforslag vedrørende udmøntning af strukturreformen fra Trafikministeriet og er anmodet om bemærkninger hertil.

På Trafikministeriets område drejer det sig om:

- 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 vej samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (Udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen)
- Forslag til lov om trafikskelskaber
- Forslag til lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfast og lov om færgefart (Konsekvensrettelser som følge af kommunalreformen)

AC har i den forbindelse følgende bemærkninger til lovforslagene:

For så vidt angår de personalejuridiske og personalepolitiske forhold forudsætter AC, at omflytning af personale følger de generelle procedureforhold. I den forbindelse skal AC henvise til **vedlagte** notat vedrørende Indenrigs- og Sundhedsministeriets lovforslag om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen, lovforslag om revision af den kommunale inddeling, lovforslag om forpligtende kommunale samarbejder og lovforslag om regioner og nedlæggelse af amtskommuner, HUR og H:S. Notatet rummer AC's bemærkninger til de nævnte lovforslag.

Ved lovforslagene er der ikke afsat yderligere midler til at finansiere omkostningerne ved omlægningerne. Disse forudsættes af regeringen afholdt inden for de nuværende økonomiske rammer. AC skal understrege, at en succesfuld gennemførelse af reformen i vid udstrækning hænger sammen med, at de nødvendige midler afsættes hertil, således at omstillingsomkostningerne ikke skal finansieres indenfor de eksisterende kommunale, regionale og statslige budgetter. Der henvises herved til AC's, LO's, og FTF's henvendelse af 5. oktober 2004 til Statsministeren.

Med venlig hilsen


Sine Sunesen

Notat vedrørende Indenrigs- og Sundhedsministeriets forslag til lov om

- visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen
- revision af den kommunale inddeling
- forpligtende kommunale samarbejder
- regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab

særligt for så vidt angår personalejuridiske og personalepolitiske spørgsmål

Vedrørende forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen

Med udgangspunkt i regeringens løfter om at sikre medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår og om, at der er job til alle i den nye struktur, har AC med tilfredshed noteret sig, at det af lovforslaget og bemærkningerne hertil fremgår, at de ansatte skal følge opgaven, således at de ansatte, der udelukkende eller overvejende er beskæftigede med en opgave, der overføres til en anden myndighed, overføres til ansættelse under den pågældende myndighed, samt at forslaget i forbindelse med nedlæggelsen af amtskommunerne, Hovedstadens Sygehusvæsen og Hovedstadens Udviklingsråd sikrer, at samtlige de omhandlede myndigheders ansatte overføres til andre myndigheder.

En række andre forhold vil imidlertid også være en nødvendig forudsætning for, at der kan skabes trygge rammer for personalet ved omlægningen og dermed sikre de ansattes aktive og konstruktive deltagelse i opbygningen af den nye struktur. I den forbindelse skal AC understrege, at det er en vigtig forudsætning for en vellykket proces, at personalet på alle niveauer inddrages – også i et langt videre omfang end de formelle regler om information og høring, som fx virksomhedsoverdragelsesloven sikrer. Der henvises til bemærkningerne herom nedenfor.

AC har i øvrigt noteret sig, at det fremgår af såvel dette – som andre - lovforslag og bemærkningerne hertil, at virksomhedsoverdragelsesloven finder anvendelse for de overenskomstansatte mv., der ikke efter de gældende regler er omfattet af denne lov. Det betyder bl.a., at overdrageren – når der skal gennemføres foranstaltninger – har pligt til i rimelig tid inden overdragelsen at indlede forhandlinger med medarbejdernes repræsentanter med henblik på at nå frem til en aftale. AC skal opfordre til, at det i loven eller bemærkningerne hertil eksplicit præciseres, at sådanne forhandlinger så vidt muligt bør

indledes på et tidspunkt, der gør det muligt før overdragelsen at opnå en aftale om de påtænkte foranstaltninger.

AC har endvidere noteret sig, at procedurelovforslaget efter sit nuværende indhold ikke gælder ved sammenlægninger af kommuner eller ved omflytninger inden for staten, jfr. forslaget § 1, stk. 2. I henhold til § 1, stk. 3 er det Indenrigs- og Sundhedsministeren, der har kompetencen til at sætte lovforslaget i kraft for de resterende dele af strukturreformen. AC mener, at det er væsentligt, at reglerne om ansættelsesgaranti kommer til at gælde for hele strukturreformen og altså under alle omstændigheder også ved sammenlægninger mellem kommuner og omflytninger indenfor staten. AC skal derfor foreslå, at en sådan bestemmelse indføres.

1. Overførsel af ansatte

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der i forbindelse med proceduren for fastlæggelsen af, hvilke ansatte der overføres, og til hvilke myndigheder overførslen skal ske, fastsættes frister, der sikrer, at hver enkelt ansat, der overføres til en anden myndighed senest i august 2006, kan få meddelelse om, til hvilken myndighed den pågældende overføres. AC skal i den forbindelse foreslå, at det af bemærkningerne til lovforslaget kommer til at fremgå, at den myndighed, til hvilken den pågældende overføres, i forbindelse med udstedelse af nye ansættelsesbreve/tillæg til ansættelsesbreve til de berørte medarbejdere, samtidig informerer disse om, at en eventuel udvidelse af ansættelsesområdet ikke indebærer en aktuel forpligtigelse til at gøre tjeneste et andet sted eller tåle ændringer i arbejdsopgaverne, herunder hvordan sådanne ændringer skal varsles.

For så vidt angår tjenestemænd er det naturligvis rimeligt, at disse samtidig orienteres om forpligtigelsen til at overtage anden passende stilling indenfor det nye ansættelsesområde. AC foreslår, at dette ligeledes kommer til at fremgå af bemærkningerne.

Det fremgår af lovforslagets § 5, at en overførsel af opgaver til flere myndigheder på samme forvaltningsniveau, alene sker til den eller de myndigheder, der er helt eller delvist beliggende indenfor det geografiske område for den myndighed, hvorfra opgaven overføres. AC skal i den forbindelse foreslå, at alle medarbejdere som udgangspunkt garanteres, at flytning over længere afstande ikke vil blive foretaget, og at der ikke vil ske en væsentlig forlængelse af transporttiden. I de særlige tilfælde, hvor dette vil blive nødvendigt, skal AC opfordre til, at medarbejderne sikres compensation, fx til afholdelse af flytteomkostninger, eller at forøget transporttid i en overgangsfase medregnes som arbejdstid.

I forhold til overenskomstansatte medarbejdere må en eventuel ændring af arbejdssted naturligvis varsles i overensstemmelse med reglerne herom. For så vidt angår tjenestemandsansatte medarbejdere, der som led i reformen pålægges en ændring af arbejdssted – som ligger inden for, hvad de er forpligtigede til at tåle – skal AC foreslå, at de pågældende får et rimeligt varsel på fx 3 måneder til at indrette sig herpå.

Ifølge lovforslaget og bemærkningerne hertil sikres alle overenskomstansatte, der overføres til en ny ansættelsesmyndighed ensartede rettigheder i forbindelse med overførslen, herunder bl.a. at de pågældendes ansættelsesvilkår videreføres uændret med den nye ansættelsesmyndighed som ny part og først kan ændres ved overenskomstens udløb eller med sædvanligt varsel efter den individuelle aftale om løn- og arbejdsforhold.

Virksomhedsoverdragelsesloven sikrer alene lønmodtagernes individuelle rettigheder i henhold til kollektiv overenskomst eller aftale – uanset på hvilket niveau disse aftaler er indgået - eller individuel aftale for en nærmere afgrænset periode. Loven sikrer således ikke de kollektive rettigheder, og hvis den nye ansættelsesmyndighed i henhold til virksomhedsoverdragelseslovens § 4 a ikke tiltræder overenskomsten, viderefører medarbejdernes rettigheder i henhold til kollektiv overenskomst alene som individuelle rettigheder indtil udløbet af den pågældende overenskomst. I relation til kommunalreformen betyder ovennævnte ved fx overførsel af ansatte fra det kommunale til det statslige område, at såfremt den statslige ansættelsesmyndighed frasiger sig den kommunale overenskomst i henholdt til virksomhedsoverdragelseslovens § 4 a, videreføres de overførte medarbejderes rettigheder i henhold til kollektiv overenskomst efter virksomhedsoverdragelsesloven alene indtil det tidspunkt, hvor den kommunale overenskomst udløber. Herefter vil de pågældende overenskomstansatte medarbejdere således umiddelbart blive omfattet af den statslige overenskomst, hvilket på en række punkter vil være ensbetydende med forringelser af ansættelsesvilkårene.

De overenskomstansatte akademikere på det kommunale og amtslige område og det statslige område har på en række punkter løn- og ansættelsesvilkår, som er forskellige. AC skal derfor foreslå, at det af loven eller bemærkningerne hertil kommer til at fremgå, at de ansatte efter overførslen sikres mod forringelser af løn- og ansættelsesvilkår som følge af overførslen. Der vil i forlængelse heraf være behov for konkrete tilpasningsforhandlinger for de akademikergrupper, der bliver berørt af omlægningerne, så der ved aftale kan findes en for de berørte medarbejdere tilfredsstillende samlet løsning.

Såvel AC som AC's medlemsorganisationer er naturligvis indstillet på at indgå i disse forhandlinger for at sikre de forskellige gruppers og de enkelte medarbejderes vilkår. AC skal her pege på, at det på nogle punkter kan være hensigtsmæssigt med aftale om overgangsordninger eller aftale om bevarelse af nuværende vilkår som personlige ordninger, også på længere sigt. AC lægger således afgørende vægt på, at de akademiske medarbejdere ikke kun i umiddelbar tilknytning til overdragelsen sikrer deres individuelle rettigheder, men også i tiden herefter kan have tillid til og være trygge ved, at deres løn- og ansættelsesvilkår er sikret på et niveau mindst svarende til de nuværende vilkår.

2. Tjenestemænd

Ifølge lovforslaget overføres tjenestemænd, der overgår til ansættelse under den nye ansættelsesmyndighed på vilkår, der i øvrigt svarer til de hidtidige vilkår.

Dette indebærer i henhold til bemærkningerne, at tjenestemænd, der overføres til ansættelse i statslige myndigheder eksempelvis vil blive ansat som statstjenestemænd i henhold til tjenestemandsløvgivningen.

AC skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at når de pågældende kommunale eller amtslige tjenestemænd ansættes som statstjenestemænd i henhold til tjenestemandsløvgivningen og kollektive aftaler på det statslige område, er der ikke tale om en ansættelse, der svarer til de vilkår, som gælder for kommunale og amtslige tjenestemænd.

Der er således en lang række forskelle i ansættelsesvilkårene for henholdsvis kommunale og amtslige tjenestemænd og statstjenestemænd, der gør sig gældende, fx i relation til vilkår for åremålsansættelse, pension etc., hvor vilkårene er ringere på det statslige om-

råde. Ansættelse af de pågældende som statstjenestemænd indebærer dermed på en række punkter en forringelse af ansættelsesvilkårene.

Med det formål at sikre den enkelte tjenestemand – kommunal, amtslig som statslig – mod ændringer i ansættelsesvilkårene, der vil blive opfattet som forringelser, skal AC foreslå, at der anvendes en model svarende til den, som blev anvendt i 1998 i forbindelse med overførslen af de kommunale levnedsmiddelenheder til staten – jf. lov nr. 471 af 1. juli 1998 om fødevarer m.m. Modellen indebar, at de kommunale tjenestemænd blev tilbudt ansættelse som statstjenestemænd på de vilkår, der var gældende for tjenestemænd i staten, dog således at der ikke ville ske en forringelse af de pågældendes løn- og andre ansættelsesvilkår. Modellen indebar endvidere, at såfremt en kommunal tjenestemand ikke ønskede ansættelse som statstjenestemand, blev den kommunale ansættelse opretholdt og de derfor gældende vilkår under den pågældendes udførelse af de opgaver, der blev henlagt til den tilbudte statslige stilling.

Med lovforslagene vil tjenestemænd fremover være forpligtet til at overtage en anden passende stilling indenfor det nye ansættelsesområde. Det anføres i bemærkningerne, at det ved en vurdering af, om en anden stilling kan anses for passende vil skulle indgå, at ændringerne i ansættelsesområdet sker som led i den generelle kommunalreform, og det anføres i den forbindelse, at de pågældende vil kunne være forpligtede til at overtage en anden passende stilling indenfor det nye ansættelsesområde, som de ikke ville være forpligtede til at overtage indenfor rammerne af deres hidtidige ansættelsesområde. Ifølge bemærkningerne gælder dette dog ikke, hvis forpligtigelsen til indenfor rammerne af det nye ansættelsesområde at overtage en anden stilling er af særlig indgribende karakter for den enkelte.

AC finder, at det med ovennævnte er højst uklart, hvor grænsen mere præcis går for, hvad den enkelte tjenestemand må tåle i forhold til forpligtigelsen til efter lovforslaget at overtage en anden passende stilling indenfor sit – udvidede – ansættelsesområde, da der ikke i lovforslaget er angivet nogle overordnede kriterier for, hvornår der kan blive tale om, at en forpligtigelse er "af særlig indgribende karakter for den enkelte". AC skal henstille, at dette kommer til at fremgå af lovforslaget.

Det fremgår af lovforslaget, at tjenestemænd, der overføres til en ny ansættelsesmyndighed ved pensionering fra denne ansættelse, får udbetalt en samlet tjenestemandspension af den nye ansættelsesmyndighed.

Som det fremgår af bemærkningerne, vil en del af tjenestemændenes pensionsrettigheder være optjent under ansættelsen hos de hidtidige ansættelsesmyndigheder, mens en del af pensionsrettighederne vil være optjent under ansættelsen hos de myndigheder, som tjenestemændene overføres til. AC forudsætter, at lovforslaget ikke indebærer forringelser i de berørte tjenestemænds pensionsforhold i forhold til de berettigede forventninger, de pågældende inden overdragelsen kan have hertil.

3. Proceduren for fordeling af bl.a. ansatte

Proceduren for fordelingen af bl.a. de ansatte indebærer efter lovforslaget, at den myndighed, hvorfra der overføres opgaver, udarbejder et udkast til en samlet aftale mellem på den ene side den myndighed, hvorfra der overføres opgaver, og på den anden side den eller de myndigheder hvortil myndighedens opgaver overføres. Aftaleudkastet er som udgangspunkt fortroligt, jf. lovforslagets § 8, stk. 3.

Af lovforslagets almindelige bemærkninger fremgår, at det vil være *naturligt* (fremhævet her), at de myndigheder, hvorfra ansatte skal overføres før og under forhandlingerne på passende tidspunkter, *orienterer* (fremhævet her) de ansatte om den procedure, der skal fastlægge fordeling af bl.a. de ansatte, og i den forbindelse giver de ansatte mulighed for at fremsætte ønsker til fordelingen.

Endvidere fremgår, at det vil være *naturligt* (fremhævet her), at de myndigheder, hvorfra ansatte skal overføres, på et passende tidspunkt giver de ansatte mulighed for at fremsætte ønsker til fordeling, og på et passende tidspunkt inddrager de involverede MED-udvalg og samarbejdsudvalg i drøftelserne om konsekvenserne af overførslen blandt de ansatte.

Som nævnt indledningsvis finder AC det vigtigt, at der skabes trygge rammer for de ansatte ved omlægningen, og AC finder det derfor *naturligt*, at de ansatte sikres en formel adgang til indflydelse i processen, konkret en formel mulighed for at blive informeret og hørt såvel i forbindelse med drøftelserne mellem de berørte myndigheder om aftaleudkastet til fordelingen af bl.a. de ansatte, såvel som i forbindelse med de eventuelle forhandlinger, der skal finde sted i delingsrådet, samt de overvejelser der i givet fald fører frem til, at delingsrådet fremsætter et mæglingsforslag til samlet aftale.

AC skal samtidig foreslå, at bestemmelsen i § 8, stk. 3, om at aftaleudkastene som udgangspunkt er fortrolige, udgår af lovteksten. Opretholdelse af § 8, stk. 3 om fortrolighed vil kunne skabe mistillid til processen og samtidig gøre tillidsrepræsentanternes og faglige organisationers indsats for at rådgive og hjælpe medlemmer i denne afgørende fase vanskelig og i nogle tilfælde umulig. § 8, stk. 3 åbner ligeledes mulighed for, at en arbejdsgiver kan afskære en tillidsrepræsentant fra at drøfte væsentlige forhold, som han måtte få kendskab til, med sine medlemmer, hvilket også gør det svært at sikre medlemmernes interesser. Endelig finder AC det væsentligt, at processen ved udarbejdelse af aftaleudkast om deling kan drage nytte af den faktuelle viden og opmærksomhed, som ansatte, tillidsrepræsentanter, organisationer og offentligheden i øvrigt kan bidrage med.

AC skal endvidere foreslå, at der fastsættes regler, der sikrer, at den enkelte medarbejder kan se baggrunden for en truffen beslutning om ny placering, og at medarbejderen samtidig kan få en fyldestgørende begrundelse, hvis medarbejderens ønske om ny placering ikke bliver imødekommet.

AC finder det i øvrigt retssikkerhedsmæssigt stærkt betænkeligt, at dele af forvaltningsloven ved lovforslagets § 15 sættes ud af kraft i forbindelse med forhandlinger, aftaleindgåelse, vedtagelse af mæglingsforslag og beslutninger i øvrigt, der vedrører procedure for fordelingen af bl.a. de ansatte. Dette så meget desto mere, som bemærkningerne med hensyn til personalets inddragelse alene har karakter af uforpligtende hensigtserklæringer, jf. ovenfor.

Alle parter har efter AC's opfattelse en klar interesse i, at de beslutninger, der træffes i forbindelse med fordelingen af bl.a. de ansatte, træffes på et så oplyst og veldokumenteret grundlag som overhovedet muligt. Forvaltningslovens regler om partshøring og begrundelse bidrager hertil og dermed til, at der ikke træffes usaglige beslutninger.

AC skal foreslå, at forslaget § 15 udgår.

4. Øvrige bemærkninger

Der er i lovforslaget indarbejdet en udvidet adgang for Indenrigs- og Sundhedsministeren til at fastsætte nærmere regler for udarbejdelse af aftaleudkast, fordeling af aktiver og passiver, rettigheder og pligter samt ansatte. Derudover kan ministeren med baggrund i bemyndigelsen eksempelvis fastlægge konkrete fordelingsnøgler, der angiver den forholdsmæssige fordeling mellem myndighederne. Bemyndigelsen omfatter aftaler, der indgås mellem myndigheder uden delingsrådets medvirken, og aftaler der indgås med delingsrådets medvirken. Indenfor rammerne af bemyndigelsen kan ministeren fastsætte reglerne "efter forhandling med Finansministeren".

AC finder det nødvendigt (også) i denne del af processen at sikre gennemsigtighed. Såfremt Indenrigs- og Sundhedsministeren finder det nødvendigt af fastlægge andre procedurer eller direkte ændre i en allerede fastlagt aftale mellem myndighederne (med eller uden delingsrådets medvirken) bør dette ikke ske, uden at de berørte parter inddrages herunder medarbejderrepræsentanterne, når spørgsmålet drejer sig om fordelingen af ansatte. AC skal derfor foreslå, at lovforslaget revideres med henblik herpå.

Vedrørende forslag til lov om revision af den kommunale inddeling

Efter lovforslaget overgår tjenestemænd, der er ansat under de kommuner, der indgår i en sammenlægning til ansættelse under den nye kommune på vilkår, der i øvrigt svarer til de hidtidige vilkår. Endvidere fremgår det, at de pligter og rettigheder, der følger af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, finder tilsvarende anvendelse for personalet under de kommuner, der indgår i en sammenlægning, som er ansat i henhold til overenskomst eller individuel aftale, og som i forbindelse med overførslen til den nye kommune ikke er omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

AC skal for så vidt angår disse bestemmelser i lovforslaget henvise til AC's bemærkninger i tilknytning til de tilsvarende bestemmelser i forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen.

For en orden skyld skal AC i forlængelse heraf gøre opmærksom på, at den nye kommune ikke vil kunne frasige sig hidtidige overenskomster og aftaler i henhold til virksomhedsoverdragelseslovens § 4 a på grund af identitet mellem overdrager og erhverver.

AC skal beklage, at der ikke i tilknytning til beskrivelsen af sammenlægningsudvalgets opgaver i § 19, herunder særligt i forhold til pkt. 3 vedrørende budgettet for 2007 og pkt. 7 vedrørende indretningen af kommunens administration, er bemærkninger om, at medarbejderne skal høres, inden beslutning træffes i sammenlægningsudvalget.

Af lovforslagets bemærkninger til § 19, pkt. 7 fremgår det, at sammenlægningsudvalget skal foranledige, at hver enkelt ansat i den kommune, der indgår i sammenlægningen, inden sammenlægningen modtager oplysninger om tjenestested fra og med 1. januar 2007. AC forudsætter, at de almindelige varslingsregler finder anvendelse i denne forbindelse.

Efter lovforslagets § 22 kan indenrigs- og sundhedsministeren fastsætte regler, hvorefter beslutninger, der med virkning for 2006 eller senere træffes af kommunalbestyrelsen i kommuner, der indgår i en kommunesammenlægning, i forbindelse med eller efter vedtagelsen af budget 2006, om nyansættelse af personale kræver godkendelse af sammenlægningsudvalget. Af bemærkningerne til bestemmelsen tilkendes, at de kommunale parter i fornødent omfang vil blive inddraget i forbindelse med udarbejdelsen af disse regler. AC forudsætter, at der med de kommunale parter også henvises til de kommunale personaleorganisationer.

Endelig skal AC anbefale, at det genovervejes at betragte dokumenter til sammenlægningsudvalget fra kommuner, der indgår i sammenlægningen m.v. som interne i henhold til lov om offentlighed i forvaltningen. AC finder, at hensynet til åbenhed og gennemskelighed i processen for såvel borgere som ansatte må veje tungere end hensynet til en "smidig forberedelse af sammenlægningen".

Af lovforslagets § 39 fremgår, at §§ 37 og 38 tilsvarende gælder for tjenestemænd henholdsvis personale, der er ansat i henhold til overenskomst eller individuel aftale i kommunale fællesskaber mellem kommunalbestyrelserne i de kommuner, der indgår i en sammenlægning. AC skal foreslå, at lovforslaget på dette punkt udvides, således at det kommer til at omfatte samtlige ansatte, såvel i kommuner og amter som i fælleskommunale selskaber, uanset disses karakter. Herved undgår man, at fx fælleskommunale interessentskaber, der har opgaver for flere kommuner, der i fremtiden overføres til flere forskellige nye kommunale enheder, ikke er omfattet.

Vedrørende forslag til lov om forpligtende kommunale samarbejder

AC skal for så vidt angår lovforslagets bestemmelser om personalet (§§ 8 – 10) i det hele henviser til AC's bemærkninger til de tilsvarende bestemmelser i lovforslaget om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen samt forslag til lov om revision af den kommunale inddeling.

Vedrørende forslag til lov om regioner og nedlægges af amtskommuner, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab

AC skal for så vidt angår lovforslagets bestemmelser om Forberedelsesudvalgets opgaver, særligt adgangen til at træffe bestemmelse om indretning af regionens administration, herunder ansættelse og afskedigelse af personale hertil, henviser til AC's bemærkninger til lovforslaget om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen samt forslag til lov om revision af den kommunale inddeling. Også i forhold til dette lovforslag finder AC det naturligt, at medarbejderne høres og inddrages i processen, og at denne baseres på åbenhed og gennemskelighed.



Amtsråds- foreningen

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

07-01-2005
J.nr. 202-457526-002
Sagsbehandler
Maria Liljeqvist
Tel. 35298173
E-mail: mli@arf.dk

Lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område - vej- og ekspropriationslovgivningen

Indledningsvis noterer Amtsrådsforeningen sig, at regionerne og deres funktion er overset i lovforslaget. Selv om man anerkender lovforslagets overordnede opgavefordeling, er der behov for væsentlige forbedringer.

Det vil være mest naturligt og i overensstemmelse med regionernes rolle som udviklingsdynamoer, at regionerne får ansvaret for de regionale veje. Staten bør have ansvaret for de overordnede, internationale vejforbindelser Hirtshals /Frederikshavn grænsen, Esbjerg-København og Københavns Rødby, det såkaldte lille h. Kommunerne bør have ansvaret for de nuværende kommuneveje og den del af det nuværende amtslige vejnet, der fortrinsvis er bærer af lokal trafik inden for de nye kommunegrænser, og som ikke er af væsentlig betydning for den regionale trafik. Regionerne bør have ansvaret for de øvrige veje. Det skal i øvrigt bemærkes, at den foreslåede fordeling af vejene mellem staten og kommunerne ikke i tilstrækkeligt omfang tager hensyn til vejenes betydning for den regionale trafik. Der henvises i forbindelse hermed til, at nogle af amterne i deres høringssvar, som er fremsendt til Indenrigsministeriet, stiller konkrete forslag til ændringer i vejfordelingen.

De kommende Regionsråd får ikke mulighed for at medvirke til at understøtte vejudbygningen som en del af den regionale udviklingsplan. Udviklingsplanen skal derimod være i overensstemmelse med statens og kommunernes indsatsplanlægning. Det virker bagvendt. Det er uhen-sigtsmæssigt, da infrastrukturplanlægning og regional udvikling hænger uløseligt sammen. Det er heller ikke nævnt i lovforslaget, at vejplanlægningen skal være i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan.

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

E-post: arf@arf.dk
Tlf. 3529 8100
Fax 3529 8300

Ifølge strukturaftalen får regionerne høringsret i forhold til statslige initiativer på planområdet og mulighed for at foreslå nye planinitiativer over for staten og kommunerne indenfor regionen. Ifølge lovforslagets § 28 er det kun de kommuner, hvis veje vil skære eller få forbindelse med det planlagte vejanlæg, der har en ret til at udtale sig.

Strukturaftalen slår fast, at fem nye regioner skal være dynamoer for den regionale udvikling. Et led heri er at udarbejde udviklingsplaner, der skal indeholde en overordnet samlet vision for regionens udvikling på sektorområderne natur og miljø, erhverv inkl. turisme, beskæftigelse, uddannelse og kultur samt udviklingen i regionens udkantsområder og landdistrikter.

Regionernes rolle som udviklingsdynamoer vil blive reguleret af en lang række love. Forslaget til lov om ændring af offentlige veje skal derfor ses i sammenhæng med lovforslag fra nedenstående ministerier:

- Beskæftigelsesministeriet
- Finansministeriet
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet
- Kulturministeriet
- Miljøministeriet
- Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
- Undervisningsministeriet og
- Økonomi- & Erhvervsministeriet

Lovforslagene fortolker og konkretiserer strukturaftalens ordlyd forskelligt. Dermed gives der ikke et entydigt, sammenhængende grundlag for regionernes rolle som udviklingsdynamoer for den regionale udvikling. Vejlovgivningen giver som nævnt ikke den fornødne hjemmel til at inddrage infrastrukturen på en fornuftig måde i den regionale udviklingsplan.

Lovforslaget rummer ingen løsninger på hvordan det sikres, at kommunerne fremover bliver enige om udbygning, vedligeholdelsesstandard og -takt for veje, der bærer regional trafik, og som går gennem flere kommuner. Hvordan sikres det eksempelvis, at veje der afvikler regional trafik har samme vintervedligeholdelse ?

Det fremgår af lovforslagets § 5, stk.1, at tvister mellem kommunale vejbestyrelser indbyrdes om vejvæsenet afgøres af trafikministeren. Denne tvistløsningsmodel er utilstrækkelig, idet den forudsætter, at alle kom-

muner nærlæser vejplaner fra alle andre kommuner med gennemgående fødeveje.

Side 3

Endelig forholder lovforslaget sig ikke til trafiksikkerhed, der efter Amtsrådsforeningens vurdering bør integreres langt bedre og mere klart som en parameter i vejbestyrelsernes arbejde, da trafiksikkerhed udgør en del af vejbestyrelsesopgaven. Denne opgave forudsætter kendskab til lokale forhold.

Trafiksikkerhedsarbejdet har hidtil været båret af de regionale aktører. Disse gennemfører på grundlag af en effektiv koordinering og styring af indsatsen et stort arbejde. Resultatet af amternes videreførelse af Færdselskommissionens vision om at "hver ulykke er én for meget" og strategien for perioden 2003-2012 viser tydeligt sit resultat; der er færre, der dræbes i trafikken.

Med venlig hilsen

Kristian Ebbensgaard

Leo Ellgaard

Kopi til:

Samtlige amter

KL

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune

Rådet for Større Færdselssikkerhed

CFU

Centralorganisationernes
Fællesudvalg
Løngangstræde 25, 4. sal
1468 København K
Tlf 3817 8100 Fax 3817 8130

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

7. januar 2005
12995.2 PW/HF

Hørings svar vedrørende lovforslag om kommunalreformen – Trafikministeriet

Forslag til love i forbindelse med kommunalreformen

CFU vil i forbindelse med de mange lovforslag i forbindelse med kommunalreformen udtrykke generel betænkelighed ved den hastighed, hvormed reformen ønskes gennemført, og lovforslagene giver generelt indtryk af, at mange forhold er uafklarede og begrænser vores muligheder for at gennemskue konsekvenserne af reformen.

CFU har koncentreret sig om det personalerelaterede indhold i reformen, og er generelt tilfreds med de udmeldinger, der er kommet fra såvel statsministeren som indenrigs- og sundhedsministeren om, at regeringen lægger afgørende vægt på tryghed for de ansatte, der berøres af kommunalreformen, og at reformen skal gennemføres på en god og ordentlig måde.

Det er vores opfattelse, at en sådan tryghed kun kan etableres ved, at der gennemføres en løbende gensidigt forpligtende dialog med personaleorganisationerne.

En god proces og et succesfyldt resultat forudsætter en åben dialog og et konstruktiv samarbejde mellem ledelse og medarbejdere, hvor alle gives mulighed for at bidrage med viden, erfaringer, ideer og forslag.

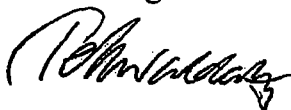
CFU ønsker, at medarbejdere og ledere kommer til at opleve gennemførelsen af kommunalreformen som en professionel og personalepolitisk god proces.

CFU skal i øvrigt henvise til de høringssvar, der måtte komme fra de respektive centralorganisationer samt disses medlemsorganisationer.

CFU forbeholder sig ret til at komme med yderligere bemærkninger til nærværende lovforslag samt til lovpakken generelt på et senere tidspunkt..

Der vedlægges kopi af vores høringssvar af 7. januar 2005 til Indenrigs- og Sundhedsministeriet til udkast til lov om visse procedurespørgsmål, der indeholder synspunkter på de personalerelaterede spørgsmål.

Med venlig hilsen



Peter Waldorff

TRM Dorthe Margrethe Houmann

Fra: DTF Poul Lyk Sørensen

Sendt: 30. december 2004 08:10

Til: TRM Bettina Elisa Rolskov-Eriksen; TRM Mail 1. Kontor

Emne: J.nr. 400-1 - Høring over lovforslag vej- og ekspropriationslovgivningen

Vi skal herved meddele, at Danmarks TransportForskning ingen bemærkninger har til ovennævnte høring.

Venlig hilsen

Poul Lyk Sørensen
Danmarks TransportForskning
Knuth-Winterfeldts Alle
Bygning 116 vest
2800 Lyngby
Tlf. 45 25 65 00
pls@dtf.dk
Tld. 45 25 65 41 direkte

4/125
Transport 1. Kontor
J.nr. 400-1
Dok. 29 B.1



100
9986

Dansk Arbejdsgiverforening
Vester Voldgade 113
1790 København V

Telefon 33 38 90 00
Telefax 33 12 29 76
Kontortid 8.30-16.30
E-mail: da@da.dk
Giro 5 40 08 99

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Modtaget i 1. kontor

23 DEC. 2004

22. december 2004

11

Lovforslag til udmøntning af kommunalreformen

Under henvisning til høringskrivelse af 1. december 2004 om

- 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
- Forslag til lov om trafikskaber
- Forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart

skal DA oplyse, at temaet for forslaget ligger uden for DA's virkefelt og DA har derfor ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen
DANSK ARBEJDSGIVERFORENING


Thomas Rønnow

3 f-05 Trafikministeriet 1. kontor
J.nr. 50400-1
Dok. 24 0.1

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

- 5 JAN. 2005

Betjentstuen

04-01-2005
Sagsnr.: 131246

Høring over 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

Dansk Byggeri har modtaget ovennævnte lovforslag i høring.

Dansk Byggeri støtter reduktionen i antallet af vejbestyrelser med hensyn til antal og niveauer, og vi støtter også overdragelsen af amtsvejene til henholdsvis staten og kommunerne.

Ifølge den samlede vurdering af lovforslagets konsekvenser er der ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det bør ikke være rigtigt.

For det første vil reduktionen i antallet af vejbestyrelser fra ca. 290 til ca. 100 medføre, at der må forventes at blive skabt stordriftsfordele og mere kompetente vejbestyrelser, som vil agere mere professionelt og dermed mere effektivt end hidtil. Det vil fremme produktiviteten i de kommunale organisationer, hvilket alt andet lige vil gøre det muligt at opnå et lavere skattetryk, end hvis man ikke gennemførte strukturreformen.

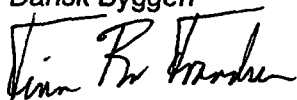
For det andet må det forventes, at de mere kompetente vejbestyrelser vil fremkalde en mere effektiv bygherrevareretagelse med hensyn til f.eks. beskrivelse af udbud og kommunikation med de rådgivende ingeniører og udførende anlægsvirksomheder. Det vil fremme produktiviteten ved anlægsvirksomhed. Herved vil der alt andet lige kunne blive udført flere anlægsarbejder, dvs. både produktionen og beskæftigelsen vil stige.

For det tredje er det overordnede formål med strukturreformen som bekendt, at samfundet skal have mest muligt for pengene. Det opnår man som bekendt ved at fremme arbejdsdelingen og specialiseringen mellem den offentlige og den private sektor, så kommunerne og de private virksomheder udfører de opgaver, som de hver især er bedst til. Kommunerne bør koncentrere sig om de opgaver, som naturligt ligger i offentligt regi, og som de frie markedskræfter ikke kan løfte, mens f.eks. vedligeholdelse af kommunale anlæg skal udføres af private virksomheder, som har kompetencerne til at konkurrere og udføre sådanne opgaver.

Strukturreformen bør derfor medføre, at f.eks. udførelsen af vej- og parkvedligeholdelse så vidt muligt bliver overdraget fra kommunal produktion til private produktion.

Derudover har Dansk Byggeri ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen
Dansk Byggeri



Finn Bo Frandsen

TRM Bettina Elisa Rolskov-Eriksen

Fra: Jacob Michael Lund [jml@dhs.dk]

Sendt: 7. januar 2005 13:54

Til: TRM Bettina Elisa Rolskov-Eriksen

Emne: : Høring over lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på vej- og ekspropriationsområdet

Dansk Handel & Service har ikke bemærkninger til dette lovforslag.

Med venlig hilsen

Jacob M. Lund
Udviklingschef
Dansk Handel & Service - www.dhs.dk
V. Farimagsgade 19, 1506 København V
Telefon: 33 74 60 00 Direkte: 33 74 65 05
Mobil: 20 76 97 13

Trafikministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K

5. januar 2005

JeH

2005-5711-00004/1

Strukturreformen - forslag til ændring af lov om offentlige veje mv.

Lovudkastet udmønter strukturreformaftalen på vejområdet. Herefter vil der kun være to vejmyndigheder - staten og et stærkt reduceret antal kommuner mod de nuværende ca. 290 aktører. Det er en ændring, som DI hilser velkommen.

Lovudkastets foreslåede fordeling af vejnettet mellem stat og kommuner giver ikke for nærværende anledning til bemærkninger.

Vejnettet er i vidt omfang som forbundne kar, hvor ændringer et sted meget vel kan få stor betydning andre steder. Det gælder også på tværs af vejejerskabet.

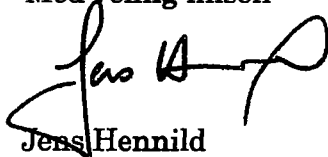
En konsekvens heraf kan være at en vejejers ønske om ændringer f. eks i form af en sænkning af kapaciteten på en given vejstrækning utilsigtet kan påvirke kapaciteten negativt på andre vejejeres strækninger. Der kan her være tale om påvirkninger som kan være imod disse vejejeres politiske prioriteringer. Men også påvirkninger, som negativt tilsidesætter det samfundsøkonomiske rationale, som ligger til grund for de påvirkede vejes etablering.

Risikoen for sådanne uhensigtsmæssigheder stiller derfor særlige krav til koordination mellem de implicerede aktører.

DI noterer derfor med tilfredshed den foreslåede ændring af § 24, som præciserer og udvider kommunernes pligt til at høre Vejdirektoratet forud for beslutninger om gennemførelse af større arbejder på det kommunale vejnet, som kan have betydning for andre offentlige vejejere.

Men behovet for koordination gælder tillige de mere dagligdags foreteelser som vejvedligeholdelsesarbejde mv. således at eventuelle gener for vejbrugere, kan blive reduceret mest mulig. DI ser her den styrkelse af den kommunale administration, som færre men større kommuner vil give som et meget væsentligt bidrag til at imødekomme dette behov.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jens Hennild', written over the printed name.

Jens Hennild



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

7. januar 2005

Høringsvar vedr. udkast 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

Trafikministeriet har som led i udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen fremsendt ovennævnte udkast af 1. december 2004 i høring.

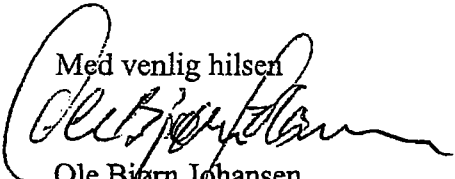
Dansk Landbrug har følgende bemærkninger til udkastet:

I lov om offentlige veje foreslås en ændring af § 106, stk. 1 og i lov om private fællesveje foreslås en ændring af § 52, stk. 1, begge vedrørende arbejder på ledninger i eller over kommuneveje eller private fællesveje. Det fremgår af bemærkningerne, at der ikke er tilsigtet en materiel ændring af bestemmelserne, men alene en konsekvensændring som følge af nedlæggelse af amterne, samt tidligere gennemførte nedlæggelser af henholdsvis landvæsenskommissionerne og Hovedstadsrådet.

Dansk Landbrug forudsætter, at sådanne arbejder ikke berører private dræningsprojekter eller private lodscjere i øvrigt., men alene er arbejder udført i selve vejarealet, udført af vedkommende vejmyndighed/ledningsejer.

Dansk Landbrug har derudover ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen



Ole Bjørn Johansen
Dir. tlf. 33 39 49 18
E-mail: obj@dansklandbrug.dk

Trafikministeriet
1. Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Deres ref.: 400-1

Vor ref.: TH

Vort j. nr.: 04-531901-003

Dato: 06-01-2005

Høringssvar over lovforslag vedrørende vej- og ekspropriationslovgivningen i forbindelse med kommunalreformen

Med e-mail af 1. december 2004 har ministeriet anmodet om høringssvar vedrørende 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 i forbindelse med kommunalreformen.

I den anledning skal Dansk Transport og Logistik (DTL) fremkomme med følgende bemærkninger til lovforslaget:

Generelt:

Generelt anser DTL det for meget vigtigt, at der fortsat opretholdes et overordnet vejnet, som kvalitetsmæssigt, kapacitetsmæssigt og vedligeholdelsesmæssigt sikre en god fremkommelighed og en stor trafiksikker ensartethed. Det vil her være vigtigt, at den del af de nuværende amtsveje, der skal overgå til de kommunale vejbestyrelser sikres samme høje standard, som de hidtil har haft under amternes vejbestyrelser. For at sikre dette, anser DTL det for nødvendigt, at de kommunale vejbestyrelser pålægges det fornødne ansvar for at samarbejde på tværs af kommunegrænserne i de tilfælde, hvor vejene forløber over to eller flere kommuner. Et sammenhængende ensartet trafiksikkert vejforløb skal efter DTLs opfattelse omfatte både vedligeholdelse, ud- og ombygninger samt ikke mindst vintervedligeholdelse. Herudover findes det også vigtigt, at der sikres fortsat udbygning af det sortpletarbejde, som især amterne i stor udstrækning hidtil har stået for.

Kun ved at pålægge kommunerne et stort ansvar for et tværgående samarbejde omkring det overordnede kommunale vejnet anser DTL det for muligt at videreføre og udbygge vejenes væsentlige samfundsmæssige betydning og sikre fortsat udbygning af trafiksikkerheden.

Bemærkninger til de enkelte lovforslag.

Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje:

Vedrørende de administrative ændringer, hvor udtrykkene amtskommune, amtsråd og landeveje fjernes, er der ingen bemærkninger, da dette er en naturlig følge af kommunalreformen.

Af den nuværende lov om offentlige vejes §10 fremgår, at det påhviler vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. DTL skal foreslå, at der ske en skærpelse af dette krav, idet det alt for ofte forsømmes - især i kommunerne - at sikre, at der er den fornødne frihøjde og bredde for at køretøjer, der registreringsmæssigt kører inden for lovens regler for højde, længde og bredde, kan komme frem uden at blive beskadiget. Her skal det foreslås, at vejbestyrelserne pålægges et større økonomisk erstatningsansvar i de tilfælde, hvor et køretøj

bliver beskadiget på grund af manglende beskæring af udhængende grene og øvrig bevoksning mv. Som det er i dag skal der stort set altid anlægges civilt søgsmål for at opnå erstatning, hvilket ikke synes rimeligt i forhold til de tab en virksomhed kan få, når et køretøj på denne måde beskadiges.

For så vidt angår de nye tekstforslag til §24, §28 og §29 finder DTL det ikke hensigtsmæssigt, at det kun kræves, at Vejdirektoratet og de berørte kommuner skal have lejlighed til at udtale sig forinden der træffes beslutning om anlæg, nedlæggelse af, forlægning af eller gennemførelse af større arbejder på kommuneveje, herunder væsentlige ændringer i tværprofilet mv. I alt for mange tilfælde er det sket, at veje og vejanlæg, som f.eks. rundkørsler og vejbump, især i kommunalt regi, er blevet anlagt uden hensyntagen til nødvendigheden for fremkommelighed for de store køretøjer samt for køretøjer ved specialtransporter, hvor der kræves særlig tilladelse til en transportopgave. DTL skal derfor foreslå, at kommunerne pålægges også at inddrage vejbrugerorganisationerne som høringspart forinden der træffes sådanne beslutninger.

Forslag til lov om ændring af lov om private fællesveje:

DTL har her ingen særlige bemærkninger ud over, at der også her bør være et særligt ansvar for beskæring af træer og bevoksning samt vedligeholdelse mv., så store køretøjer kan komme frem uden at blive beskadiget.

Forslag til lov om ændring af lov om grundejerbidrag til offentlige veje:

Her har DTL ingen bemærkninger.

Forslag til lov om ændring af lov om vintervedligeholdelse og renholdelse:

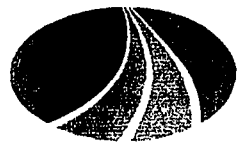
Også med hensyn til vintervedligeholdelse og renholdelse af veje anser DTL det for vigtigt, at de enkelte kommuner pålægges et større ansvar for samarbejde. Det vil her være vigtigt for helheden, at der er den samme standard mellem de enkelte kommuner, så der ikke opleves kvalitetsændring fra den ene kommune til den anden. I dag er det således, at der i samarbejde mellem Vejdirektoratet og amterne er indgået aftaler om strategien for udførelse af vintertjeneste på det overordnede vejnet. Det er umiddelbart vanskeligt at forestille sig, hvordan en sådan samordning mellem Vejdirektoratet og en større samling af individuelle kommuner skal kunne lade sig gøre under den nye struktur. DTL skal derfor foreslå, at der pålægges ansvar for fælles samarbejdsaftaler for de vejstrækninger, der forbinder to eller flere kommuner, og at den nuværende strategi for udførelse af vintertjeneste på det overordnede vejnet bliver en del af lovgrundlaget.

Forslag til lov om ændring af lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom:

DTL har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer.

Med venlig hilsen
Dansk Transport og Logistik

Tim Hansen



7. januar 2005

Trafikministeriet
1. kontor

**Svar på høring over lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på
Trafikministeriets område for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen.**

Generelle bemærkninger

Overordnet set er Dansk Vejforening - i lighed med det tidligere høringssvar afgivet til Indenrigs- og Sundhedsministeriet 5. april 2004 om Strukturkommissionens betænkning - fortsat positiv overfor hovedprincippet om at amternes veje fordeles mellem stat og kommune.

Generelt set bør der sikres en vis ensartethed i kommunernes planlægning og styring af vejområdet således, at brugerne ikke oplever væsentlige forskelle fra kommune til kommune i f.eks. vej kvaliteten, trafikafviklingen, vintervedligeholdelsen eller færdselssikkerheden.

Det kan forudses, at vejtrafikken i de kommende år vil stige og i øvrigt vil stille større krav til vejenes standard, udrustning og beskaffenhed. Eksempelvis vil der være behov for sammenhængende informationssystemer der kan vejlede trafikanterne og modvirke spildtid i trafikken. Desuden vil der være behov for at forøge vejenes effektive kapacitet for at imødegå den stigende kapacitet. Og endeligt vil en øget trafikmængde også øge behovet for vedligeholdelse af vejene.

Fælles for en række af de kommende års udfordringer i vejsektoren er, at de vil være grænseoverskridende - også for de nye, store kommuner. Af denne årsag er det afgørende, at der sikres en koordinering mellem de enkelte kommuner.

Efter Dansk Vejforenings opfattelse er der behov for at skabe en egentlig, landsdækkende vejsektorfunktion med kompetence til at sikre, at kommunerne koordinerer og samarbejder om deres indsats. Kommunerne bør være forpligtet til at indgå i et sådan samarbejde.

En relevant overvejelse i forbindelse med overgangen til den nye struktur, hvor amterne nedlægges, er om den kompetence som amterne i dag besidder, kan gå tabt eller blive spredt på de kommunale enheder på en sådan måde, at nogle af de kommunale enheder ikke har den kritiske masse til at løse deres vejsektor opgave på effektiv og tidssvarende vis. Problemet blev bl.a. udpeget i Strukturkommissionens betænkning.

Lovforslaget tager sigte på at gøre administrationen af de offentlige veje mere enkel og overskuelig samt sikre nærhed i forvaltningen.

På den baggrund, og i sammenhæng med det førnævnte overvejelse, bør der i den nye struktur sikres en større videndeling og på dataområdet større gennemskelighed og sammenlignelighed – herunder på området for vejvedligeholdelse, ulykker og trafikomfang.

Større gennemskelighed og ensartethed på dataområdet vil forbedre mulighederne for videndeling mellem de kommunale vejfaglige miljøer. Desuden har brugerne af vejene en berettiget forventning om, at vejbestyrelserne kan opstille mål og planer for de veje de administrerer og, at vejbestyrelserne på gennemskelig vis kan dokumentere at de lever op til målene.

I de kommende år vil anvendelsen af IT i vejsektoren blive mere udbredt. De data der i den sammenhæng opsamles må i stort omfang forventes at skulle bruges af en andre myndigheder og forskellige brugergrupper. En standardisering af datastrukturer mv. bliver derfor nødvendig.

De ovennævnte hensyn kan alle tilgodeses igennem et samarbejde mellem kommunerne og med en landsdækkende vejsektorfunktion

Dansk Vejforening noterer sig, at Indenrigsministeriet stiller lovforslag om etablering af et evalueringcenter for kommunerne. Spørgsmålet om kritisk masse i vejforvaltningerne, deres ressourceanvendelse og videndeling kunne overvejes i denne sammenhæng.

I øvrigt skal det bemærkes, at der også savnes et tilstrækkeligt datagrundlag for en del af forskningen i vejområdet, hvilket ligeledes taler for at styrke dataområdet.

Endeligt skal det bemærkes, at det bør overvejes at stille egentlige krav til kommunernes færdselssikkerhedsarbejde – eksempelvis ved at stille krav om en handlingsplan for trafiksikkerhed.

Bemærkninger til de enkelte dele af lovforslaget

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige:

Af lovforslagets bemærkninger, punkt 2, fremgår det at der er opstillet en fordelingsnøgle baseret på bl.a. trafikmængde og vejlængde til at fordele amternes udgifter mellem stat og kommune.

Dansk Vejforening skal bemærke at de kriterier, der indgår i fordelingsnøglen ifølge bemærkningerne, ikke nødvendigvis vil afspejle den enkelte vejbestyrelses egentlige ressourcebehov. Det gælder f.eks. hvis nogle kommuner overtager veje med et stort vedligeholdelseefterslæb. Der burde også tages hensyn til vejkapitalens størrelse.

Overgangen til en ny struktur i 2007 er en oplagt anledning til at værdisætte alle de kommunale anlægsaktiver – herunder vejene. I lighed med de eksisterende krav til værdisætning af andre dele af de kommunale aktiver, bør der stilles krav om, at der

udarbejdes en "åbningsbalance" for vejkapitalen. Formålet er at opnå den optimale ressourceudnyttelse. Metoden anvendes allerede af enkelte kommuner på frivillig basis, men bør gøres obligatorisk for alle vejbestyrelser.

I øvrigt bemærker Dansk Vejforening, at det samlede offentlige udgiftsniveau på vejvedligeholdelsen faldt mærkbart efter ændringen i vejloven i 1997, hvor amterne overtog en række statsveje. Faldet i ressourceanvendelsen er aldrig blevet indhentet. Det er derfor være betænkeligt at etablere en ny struktur uden at tilføre flere ressourcer til den samlede vejsektor.

På anlægsområdet tager lovforslagets fordelingsnøgle udgangspunkt i et gennemsnit for årene 2001-2003. Hertil skal bemærkes at det forekommer at være en kort referenceperiode – henset til en betydelig variation i anlægsomfanget fra amt til amt og fra år til år samt, at anlægsprojekter kan være fordelt over en længere årrække.

Vedr. §§16, 21, 22 m.fl. vedr. anlæg på veje der berører andre vejbestyrelser

Af lovforslaget bemærkninger til §§23 og 24 fremgår det, at forslaget tager sigte på 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 [..]"

Dansk Vejforening finder det afgørende at der sikres den bedst mulige koordinering mellem de forskellige vejbestyrelses anlægsarbejder, herunder at omlægning af trafikken i forbindelse med vejarbejde planlægges i et samarbejde mellem alle de berørte vejbestyrelser. I den forbindelse må det være hensigtsmæssigt at hhv. Vejdirektoratet og kommuner og kommunerne indbyrdes har ensartede forpligtelser til høre hinanden.

Udtale-/ og høringsret bør gå på alle forhold der har væsentlig betydning for trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Herunder også væsentlige ændringer af trafikafviklingen uden at der gennemføres større anlægsarbejder (eksempelvis ændringer af den maksimale hastighed på en del af en gennemgående trafikvej).

Det bør undgås at lokale hensyn alene kan ændre væsentligt på en gennemgående trafikvejs kapacitet eller standard ved f.eks. at gennemføre hastighedsdæmpende foranstaltninger, trafiksanering eller ændrede frihøjder mv. Herved kan de større trafikvejes evne til at lokalisere gennemgående og tung trafik blive forringet eller ødelagt til ulempe for miljø og færdselssikkerhed.

Beslutninger om sådanne ændringer bør træffes efter en afvejning af lokale, regionale og nationale hensyn og i samarbejde med alle berørte vejbestyrelser.



2542

DATATILSYNET

Trafikministeriet
 CVR-nr.: 43 26 57 17
 Frederiksholms Kanal 27F
 1220 København K

1. kontor
 2. kontor
 6. kontor

Modtaget i 1. kontor

26 DEC. 2004

16. december 2004

**Vedrørende høring over lovforslag i forbindelse med strukturreformen,
 Trafikministeriets j.nr. 300-1, 400-1 samt 550-000001**

Datatilsynet
 Borgergade 28, 5.
 1300 København K

Trafikministeriet har ved e-post-meddelelser af 1. december 2004 sendt følgende lovforslag i høring hos Datatilsynet:

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
 Fax 3319 3218

E-post
 dt@datatilsynet.dk
 www.datatilsynet.dk

J.nr. 2004-112-0211
 2004-112-0213
 2004-112-0214

Sagsbehandler
 Thomas Gønge
 Direkte 3319 3216

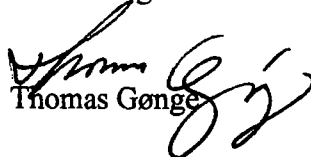
- forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart (Konsekvensrettelser som følge af kommunalreformen), Trafikministeriets j.nr. 300-1,
- forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, 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), Trafikministeriets j.nr. 400-1, samt
- forslag til lov om trafikskaber, Trafikministeriets j.nr. 550-000001.

Datatilsynet går ud fra, at Trafikministeriet har vurderet, at den behandling af personoplysninger, der følger af lovforslagene, vil kunne ske inden for rammerne af persondataloven og databeskyttelsesdirektivet, herunder behandlingsreglerne.

Datatilsynet har ikke i øvrigt bemærkninger til de fremsendte lovforslag.

Kopi af dette brev er dags dato sendt til Justitsministeriet, Lovafdelingen.

Med venlig hilsen


 Thomas Gønge

20
 12-04
 Trafikmin. 1. Kontor
 J.nr. 400-1
 Dato 21



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

6. januar 2005

Det Kommunale Kartels hørings svar til 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.

Trafikministeriet har den 1. december 2004 sendt *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* i høring. Ministeriet har i den forbindelse bedt om bemærkninger til lovforslaget fra Det Kommunale Kartel (DKK).

DKK har anmodet om bemærkninger fra medlemsforbundene, og har modtaget vedlagte bemærkninger fra Forbundet af Offentligt Ansatte, som hermed overbringes Trafikministeriet.

Med venlig hilsen

Claus Wendelboe
Udviklingschef

Domstolsstyrelsen



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Administrationskontoret
St. Kongensgade 1-3, 4.sal
1264 København K
Tlf. 70 10 33 22
Fax 70 10 44 55
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR nr. 21-65-95-09

TIB11714/Sagsbeh. hkj
J.nr. 4104-2004-31.2
Vedr. j.nr. 400-1

Udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen

Domstolsstyrelsen har modtaget brev af 1. december 2004 vedrørende høring om udkast til 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.

Vi har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Hanne Kjærulff

[Her indsættes en eventuel genpartstekst]



FORBUNDET AF
OFFENTLIGT ANSATTE

OFFENTLIGT ANSATTES
ARBEJDSLØSHEDSKASSE

DKK
Sekretariatet
Att.: Claus Wendelboe
Stauings Plads 1-3, 4.
1607 København V

22. december 2004
J.nr.: 04/001/02326-10.61.01
DK/perl/clac
Deres ref.: Claus Wendelboe

Vedr: 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

(Bidrag til DKK's hørings svar til ovenstående lovforslag)

Forbundet af Offentligt Ansatte takker for muligheden for at afgive bemærkninger i forbindelse med høring af ovennævnte lovforslag.

Forbundet af Offentligt Ansatte ønsker indledningsvis at udtrykke utilfredshed med den hast regeringen har valgt at gennemføre lovgivningen på. Det betyder, at lovgivningen ikke bliver gennemtænkt og til tider sjusket. Vi kunne godt ønske, at regeringen vil gå mere i dialog med medarbejderorganisationerne om medarbejdernes fremtidige vilkår, mere end det er tilfældet. FOA havde gerne set, at regeringen havde søgt et bredere og et mere stabilt flertal i folketinget for reformen for dermed at skabe holdbare og trygge rammer for reformprocessen og den fremtidige struktur.

FOA er enig i, at en reform af den offentlige opgavefordeling skal gennemføres, men den lovgivning, vi bliver præsenteret for, er i mange tilfælde et udtryk for en øget central og ministeriel styring. Det betyder, at offentligheden ikke har et reelt indblik i de ændringer, der kommer til at ske i forbindelse med kommunalreformen og dermed også ringe indflydelse på forandringen af den offentlige sektor.

Kommunalreformen gennemføres på et usikkert grundlag.

Forbundet af Offentligt Ansatte deltager gerne i en god og konstruktiv dialog om lovforslaget og kommunalreformens udmøntning generelt. Vi er interesseret i, at vi også i fremtiden har en bæredygtig offentlig sektor.

FOA
Stauings Plads 1-3
1790 København V

Telefon 46 97 26 26
Telefax 46 97 23 00

E-post adresse, Forbund: foa@foa.dk
E-post adresse, A-kassen: oaa@foa.dk

Giro 8 01 47 95
Medlem af LO

Bemærkninger til lovforslag

Der er fire overordnede forhold, der bør påpeges ved dette lovforslag:

1. Lovforslaget betyder, at der skal ske en fordeling af amtsligt ansatte inden for vejområdet til stat og kommuner. Lovforslaget har derfor store konsekvenser for den enkelte ansatte. Der bør hurtigst muligt ske en afklaring af, hvorvidt man som ansat skal varetage opgaver for staten eller for en kommune, herunder hvor man får ansættelse og i hvilken kommune. De ansatte bør ligeledes sikres, at deres løn og ansættelsesvilkår ikke forringes. De bør sikres en ordentlig overenskomstdækning og at FOA fortsat har mulighed for at overenskomstdække amtsvejmænd mfl. FOA finder det dybt kritisabelt, at der i lovforslaget lægges op til, at denne afklaring ikke vil ske før januar 2007 i det der vurderes, at der ikke vil ske opgaveomlægninger på vejområdet inden den 1. januar 2007.
2. Det forekommer at være en selvmodsigelse, at det for både stat og kommuner gælder, at overtagelse af veje fra amterne indebærer en hvis meradministration, der forventes udlignet ved en overførsel af personale. Såfremt der er tale om personale, der i forvejen er beskæftiget på området, kan disse vel ikke afstedkomme en udligning af meradministration.
3. Amtsvejmændene har før påpeget, at de er bekymrede for trafiksikkerheden, når amtsvejene overgår til kommunerne, da amtsvejenes standard af erfaring har været højere end kommunevejenes. En konsekvens af lovforslaget kan blive, at vej- og naturvedligeholdelse vil blive meget forringet i det der nedprioriteres. Det kan undre, at der ikke specifikt er taget højde for de mulige konsekvenser af amternes nedlæggelse ift. omkostninger til vejvedligeholdelse som eksempelvis snerydning. Dette bør der redegøres nærmere for.
4. Det er ødelæggende for vejenes standard, at regionerne ikke får det overordnede ansvar for dele af vejnettet, da der bør være en overordnet myndighed på tværs af kommuner, der sikrer en fornuftig koordinering i forbindelse med erhvervsudvikling, samt anlæg og vedligeholdelse af veje.

Hele området, der i forvejen har været plaget af udlicitering, frygter vi desværre udsættes for mere af samme skuffe, til skade for medarbejderne, trafiksikkerheden og samfundsøkonomien.

Med venlig hilsen



Bent Larsen

Formand for Teknik- og Servicesektoren



INDKOMMET

Betina Elisa Rolskov-Eriksen
 Trafikministeriet
 Frederiksholms Kanal 27
 1220 København K

09 DEC. 2004
 Betjentstuen

Direkte telefon: 45 27 09 24
 Direkte fax.: 45 27 09 84
 Email: moa@fdm.dk

DATA:Politisk:Høringssvar:Kommunalreform.doc

Lyngby, 8 december 2004

Høring over lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen

Trafikministeriet har i brev af 1. december 2004 anmodet om FDMs bemærkninger til ovenstående. I den forbindelse skal foreningen udtale:

FDM er enig i ønsket om at skabe bedre sammenhæng og større overblik over niveau og udvikling på det offentlige vejnet, og foreningen tror, at begge dele opnås ved at reducere antallet af vejbestyrelser fra tre til to.

Hensynet til den overordnede trafikplanlægning på den side og borgernes inddragelse og lokale interesser på den anden synes desuden styrket ved fastholdelsen af et statsligt og kommunalt niveau.

Med venlig hilsen

M. Andersen

Morten Andersen



MEMBER OF ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE
 FIRSKOVVEJ 32 · POSTBOKS 500 · DK-2800 KGS. LYNGBY
 TELEFON 45 27 07 07 · TELEFAX 45 27 09 93 · GIRO 402-2270
 CVR nr. 10 37 67 18 · E-MAIL: fdm@fdm.dk · www.fdm.dk

13/12/04
 Betina Elisa Rolskov-Eriksen
 Dok 17



Foreningen af Statsautoriserede Revisorer

Kronprinsessegade 8, 1306 København K. Telefon 33 93 91 91
Telefax nr. 33 11 09 13 e-mail: fsr@fsr.dk Internet: www.fsr.dk

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

E-mail: trm@trm.dk

7. januar 2005

nea/tj/dor (X:\Faglig\HORSVAR\2005\H004-05-11.doc)

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, forslag til lov om trafikelskaber samt forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart

Trafikministeriet har i forbindelse med Regeringens aftale med Dansk Folkeparti om en kommunalreform pr. den 1. december 2004 fremsendt ovennævnte udkast til lovforslag til høring.

Foreningens udvalg for revision af offentlig virksomhed har gennemgået udkastene og skal på den baggrund meddele, at foreningen har følgende kommentarer hertil.

FSR anbefaler, at de regnskabsbestemmelser, der skal fastsættes i vedtægten, i henhold til forslag til lov om trafikelskaber, i størst muligt omfang bør tage udgangspunkt i årsregnskabsloven.

Foreningen skal dog anføre, at FSR anmoder om at få eventuelle efterfølgende bekendtgørelser om regnskabs- og revisionsbestemmelser til høring, hvis sådanne måtte blive aktuelle. Det er i den forbindelse foreningens opfattelse, at der bør tilstræbes en ensartethed både på regnskabsområdet og revisionsområdet, således at årsregnskabsloven (som udgangspunkt) og revisorloven finder anvendelse.

---0000000000000000---

Såfremt der måtte være spørgsmål til ovenstående, står FSR naturligvis til rådighed med yderligere information.

Med venlig hilsen

Peter Meisner Sørensen
formand for Udvalget for revision
af offentlig virksomhed

Niels Ebbe Andersen
fagdirektør



Funktionærernes og
Tjenestemændenes
Fællesråd

Trafikministeriet, 1. kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

11744
LIBA/haha

6.1.2005

Høring vedr. udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen

FTF har modtaget 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 vedr. fast ejendom til høring.

Lovforslaget betyder, at en række opgaver, som har været varetaget i amterne, overflyttes til kommuner henholdsvis stat med reformen.

Der er ikke i lovforslaget lavet opgørelse over lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige. Der henvises til, at det er et forhold, der skal drøftes mellem staten og de kommunale parter, de såkaldte DUT-forhandlinger. Det finder FTF i høj grad utilfredsstillende. Det er med til at sløre hvilke økonomiske konsekvenser, den samlede kommunalreform får for det offentlige og især kommunernes økonomi og det bliver ligeledes fuldstændigt uigennemskueligt, hvilke omkostninger selve overflytningen og organisationsændringen fører med sig.

Derudover vil FTF stille spørgsmålstegn ved det realistiske i at forvente, at der er tilstrækkeligt beregningsgrundlag for DUT-forhandlingerne allerede nu, inden der er opnået fuldstændigt overblik over opgavernes fordeling, eventuelle stordriftsfordele eller det modsatte samt selve omkostningerne ved omorganiseringen.

En reference til, at udgifterne ikke ændres af, om opgaverne varetages i kommunerne, regionerne eller staten er ikke tilstrækkelig, idet det efter FTF's opfattelse er fuldstændigt urealistisk at tro, at selve organisationsændringen ikke vil bringe transaktionsomkostninger med sig. FTF finder det uacceptabelt, at disse omkostninger ikke anskueliggøres.

FTF har bemærket, at ingen ansatte vil blive afskediget som følge af kommunalreformen, og at medarbejdere og opgaveflytning følges således, at der ikke efter en kommunalreform bliver tale om væsentlige ændringer i arbejdsindholdet for de ansatte.

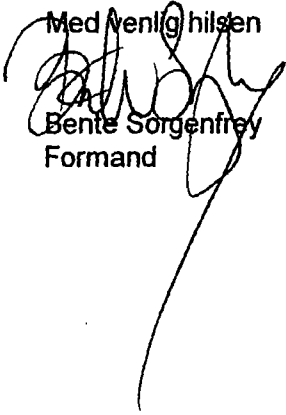
FTF skal bemærke, at det må være en forudsætning, at medarbejderne - udover bevarelsen af de individuelle løn- og ansættelsesvilkår - også efter gennemførelsen af reformen vil være dækket af kollektive overenskomster og aftaler i h.t. den danske aftalemodel.

FTF finder det væsentligt, at de ansatte, der får ændrede arbejdsvilkår, får mulighed for at fremsætte ønsker til det fremtidige tjenestested, og at der åbnes for inddragelse af MED-udvalg og SU i drøftelserne om konsekvenserne af overførslen af de ansatte m.h.p. at sikre, at personalets repræsentanter får mulighed for at drøfte juridiske, økonomiske og sociale følger heraf.

FTF forudsætter, at den information og den mulighed for fremsættelse af bemærkninger og kommentarer fra medarbejderne tilrettelægges på en måde, der betyder, at der også reelt er mulighed for indflydelse.

Hvad angår de tjenestemandsansatte, har FTF noteret sig, at de bevarer uændrede løn- og ansættelsesvilkår, hvilket bl.a. må indebære, at pensionsvilkår vil være uændrede både hvad angår pensionsalder og pensionsniveau også i relation til tjenstemandens fremtidige forventninger.

Med Venlig hilsen



Bente Sorgenfrey
Formand

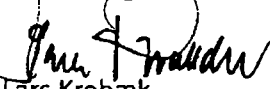
- Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dato: 6. januar 2005
Deres ref.: 401-1
Vores ref.: LAK/JPR/abr

- Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje mv.

HTS har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen


Lars Krobæk
adm. direktør

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



**Opgave- og strukturreformen.
Høring af forslag til ændring af vej- og ekspropriations-
lovgivningen.**

KL har 1. december 2004 modtaget i høring 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.

Langt de fleste ændringsforslag er konsekvensændringer som en direkte følge af amternes nedlæggelse. KL har følgende specifikke bemærkninger til ændringsforslaget:

Lov om offentlige veje:

Lovforslaget benytter begrebet hovedlandeveje i relation til de veje, der alle andre steder benævnes statsveje. Det ville således af forståelseshensyn være hensigtsmæssigt, om begrebet "hovedlandeveje" blev erstattet af "statsveje".

Til nr. 22, §29

Det fremgår af teksten, at 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.

Det er forståeligt, at Vejdirektoratet skal høres inden ændringer, som vil kunne få betydning for statens veje. Derimod forekommer det meget uklart, hvorfor Vejdirektoratet skal høres i sager, som vedrører rutenummererede veje i øvrigt, der ikke får betydning for statsveje. KL skal derfor foreslå, at dette stryges af teksten.

Lov om private fællesveje
Ingen bemærkninger.

Lov om grundejerbidrag til offentlige veje
Ingen bemærkninger

Den 6. januar 2005

Jnr 10.08.02 K04
Sagsid 000149260

Ref RTE
rte@kl.dk
Dir 3370 3194

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3060

www.kl.dk

1/2

Lov om grundejerbidrag til offentlige veje
Ingen bemærkninger

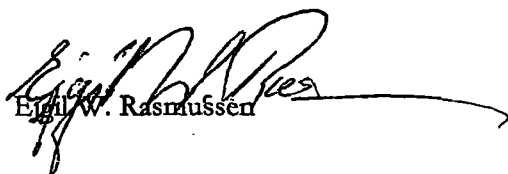
Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje
Ingen bemærkninger

Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom
Ingen bemærkninger

Lovforslagets økonomiske konsekvenser

- ./ De økonomiske konsekvenser af lovforslaget forhandles særskilt. Vedrørende KL's bemærkninger til de økonomiske konsekvenser henvises derfor til de igangværende DUT-forhandlinger af lovforslaget. Der henvises i øvrigt til vedlagte brev til finansministeren vedr. DUT-forhandlingerne om strukturreformen.

Venlig hilsen


Eigil W. Rasmussen


Peter Gorm Hansen

Kopi er sendt til Amtsrådsforeningen samt København og Frederiksberg kommuner.



Finansminister Thor Petersen
Finansministeriet
Christiansborg Slotsplads 1
1218 København K

DUT-forhandlingerne om strukturreformen

KL har d.d. afgivet de fleste høringsvar vedr. lovforslagene, der udmønter strukturreformen. De økonomiske konsekvenser drøftes fortsat bilateralt med fagministerierne lovforslag for lovforslag. Under forhandlingerne har der imidlertid vist sig en række generelle problemstillinger, som KL skal henlede opmærksomheden på.

Overordnet er det efter KL's opfattelse helt centralt, at kommunerne med strukturreformen får tilstrækkelige økonomiske ressourcer til at løfte de opgaver, de skal overtage. Der er tale om den beløbsmæssigt væsentligste DUT-sag i nyere tid. Reformen indebærer på flere områder helt nye opgaver, engangsomkostninger, overførsel af passiver og nye anlægsbehov. Det er vigtigt, at kommunerne sikres finansiering til de nye udgifter også i de tilfælde, hvor merudgifterne ikke modsvares af mindreudgifter andetsteds.

Som led i strukturreformen vil en lang række ikke-forsikrede amtslige tjenestemænd skulle overgå til bl.a. kommunal ansættelse. KL har i forbindelse med DUT-forhandlingerne forstået, at det er Finansministeriets udgangspunkt, at den fulde pensionsbyrde vedr. disse tjenestemænd skal bæres af de kommuner, hvortil tjenestemændene overgår. Det er Finansministeriets synspunkt, at der er tale om en særlig situation når en offentlig myndighed (amterne) nedlægges, hvilket forudsætter en løsning vedr. tjenestemandspensioner, der afviger fra de løsninger, man hidtil har valgt i forbindelse med opgaveflytninger, og som indgår i DUT-vejledningen.

KL er ikke enig i dette synspunkt.

Efter KL's opfattelse må den løsning som vælges vedr. tjenestemandspensioner ikke påføre kommunerne væsentlige ufinansierede byrder. Løsningen bør endvidere tage højde for byrdefordelingsproblematikken mellem kommuner og bør udformes på en måde, så fordelingen af de amtslige tjenestemænd på kommuner kan forløbe så smidigt som muligt.

Den 22. december 2004

Ref OCO
oco@kl.dk
Dir 3370 3382

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

Flytningen af opgaver i forbindelse med strukturreformen indebærer, at der generelt skal tages stilling til, hvad der skal ske med de tilhørende aktiver og passiver. Af udkastet til lovforslaget om visse proceduremæssige spørgsmål fremgår det bl.a., at den eller de myndigheder, som en opgave overføres til, overtager de af den afgivende myndigheds aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende knytter sig til den opgave, der overføres.

Det er i den forbindelse KL's opfattelse, at det også i denne sammenhæng bør sikres, at kommunerne ikke overtager en væsentlig ufinansieret gældsbyrde, ligesom der bør tages hensyn til den mellemkommunale byrdefordeling.

KL har konstateret, at der i flere af de modtagne DUT-notater vedr. strukturreformlovforslagene indgår væsentlige kommunale besparelser som følge af postulerede synergi- og stordriftsfordele. Det vurderes typisk, at de engangsomkostninger, der erkendes at være en konsekvens af lovforslagene skønnes at blive modsvaret af synergi- og stordriftsfordele, der dog i vid udstrækning hverken er beskrevet eller nærmere dokumenteret. Det skal hertil bemærkes, at fremgangsmåden efter KL's opfattelse ikke er i overensstemmelse med DUT-princippet. Såfremt DUT-princippet kan fortolkes således, at dokumenterbare udgifter kan modsvares af mere eller mindre elastiske beregninger af eller postulater om besparelspotentiale, er der en risiko for, at hensigten med DUT-princippet fortabes.

Det er generelt vigtigt, at der sikres sammenhæng mellem den økonomi, der bliver resultatet af forhandlingerne om strukturreformen og det personale, som overføres, således at kommunerne kan finansiere det personale, der overgår til kommunal ansættelse. KL har forstået, at forhandlingerne om fordelingen af overhead/amternes hovedkonto 6 først vil finde sted i løbet af 2005. I den forbindelse skal KL gøre opmærksom på, at det for KL er væsentligt, at det ved fordelingen af amternes hovedkonto 6 på modtagende myndigheder sikres, at kommunerne kan finansiere det hovedkonto 6 personale, som de skal overtage.

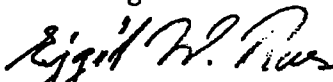
KL modtog ultimo oktober 2004 størsteparten af lovforslagene vedr. strukturreformen med tilhørende DUT-notater. DUT-forhandlingerne blev påbegyndt umiddelbart herefter.

Det er en meget omfattende reform. Det er derfor vigtigt, at de økonomiske konsekvenser er veldokumenterede og gennemanalyserede. I første omgang for kommunerne under ét, men derefter som led i en kommende udlignings- og finansieringsreform også for enkeltkommuner. De hidtidige drøftelser af DUT har været præget af, at dele af datagrundlaget er tilvejebragt forholdsvis sent i forløbet og i mange tilfælde endnu ikke er analyseret til bunds af parterne.

Strukturreformen er den beløbsmæssigt væsentligste DUT-sag i nyere tid. Et betryggende og fuldstændigt datagrundlag er derfor af særlig betydning og for KL en afgørende forudsætning for, at der kan skabes opbakning til at gennemføre den samlede reform. Viser det sig, at DUT-kompensation, personale og opgaver ikke passer sammen, når de mange love, der tilsammen udgør grundlaget for reformen, skal føres ud i livet, vil opgave- og struktur-reformen ikke kunne leve op til de politiske mål, den skal opfylde.

Det er på den baggrund KL's opfattelse, at det ikke vil være muligt allerede medio januar 2005 at nå til enighed om reformens økonomiske konsekvenser, hverken på de konkrete opgaveområder eller vedrørende de mere overordnede principielle spørgsmål.

Med venlig hilsen



Ejgil W. Rasmussen



Peter Gorm Hansen

Kopi:

Indenrigs- og sundhedsministeren

Økonomi- og erhvervsministeren

Samtlige fagministre med ansvar for strukturreformlovforslag

Amtsrådsforeningen

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune



RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED
The Danish Road Safety Council

7. januar 2005
j.nr. 0169-0418/LL

Trafikministeriet
1.kontor
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Høring over lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har modtaget Trafikministeriets brev af 1. december 2004 vedrørende høring over lovforslag på Trafikministeriets område for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Vejnettet

Generelt finder Rådet for Større Færdselssikkerhed, at der i lovforslaget lægges op til, at staten i forbindelse med fordelingen af vejnettet mellem kommunerne og staten, overtager alt for få kilometer vej fra amterne. Amternes veje er for langt størstpartens vedkommende landeveje i åbent land, hvor der sker mange alvorlige trafikulykker. Trafikulykker er både menneskeligt og økonomisk et stort samfundsmæssigt problem, som staten har forpligtelse til at yde en særlig indsats for at forhindre. Der vil af hensyn til trafiksikkerheden være behov for, at mange af de tidligere amtsveje trafiksikkerhedsmæssigt opgraderes i de første år efter kommunalreformen. Det er tvivlsomt, om de nye større kommuner vil have økonomi til at løfte denne opgave. Rådet for Større Færdselssikkerhed vil derfor anbefale, at langt flere landeveje end de i bilaget foreslåede klassificeres som hovedlandeveje og dermed overgår til staten.

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder ligeledes, at de meget trafikerede amtsveje omkring hovedstaden, der fungerer som egentlige indfaldsveje til København (f.eks. Ring 3, Roskildevej, Kongevejen og Frederiksborgvej) og som gennemløber flere kommuner, burde overgå fra Københavns amt til staten for at sikre koordinering og et ensartet trafiksikkerhedsmæssigt niveau på hele strækningen. Vejene er blandt landets mest befærdede pendlingsruter.

Amternes trafiksikkerhedsarbejde

Det bemærkes i lovforslaget, at 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. Ligeledes angives det, at lovforslaget ikke har negative økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner, idet forslaget er udgiftsneutralt og fordelingen af amtens udgifter mellem kommunerne og staten sker på grundlag af en fordelingsnøgle, der afspejler de faktisk udgiftsdrivende faktorer på veje, der overføres til henholdsvis kommunerne og staten.

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder, at det ikke virker realistisk at forestille sig, at lovforslaget ikke vil få konsekvenser i form af negative økonomiske konsekvenser især for



RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

kommunerne. Endvidere finder Rådet, at det er vigtigt, at kommunerne med reformen får tilstrækkelige ressourcer til at løfte de opgaver, som de skal overtage.

Siden 1988 har amterne løftet det lokale trafikikkerhedsarbejde på det regionale amtslige niveau og samtidig været drivkraft og motiverende faktor for kommunernes arbejde med trafikikkerheden. Alle amter har et lokalt færdselssikkerhedsudvalg, der arbejder på at nå Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om 40 pct. reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2012. Hovedopgaven for amternes færdselssikkerhedsudvalg er de overordnede planer for trafikikkerheden regionalt, både når det gælder kampagner og tekniske løsninger. Alle amter har en handlingsplan for trafikikkerhed.

Amterne udfører en koordinerende funktion både for at sikre trafikikkerheden på det samlede vejnet og for kommunernes deltagelse i informationsindsatser og kampagner. Samlet set har amterne hidtil brugt mindst 20 mio. kr. om året til information og kampagner mv. samt i størrelsesordenen 25-30 årsværk Et beløb, som sandsynligvis ikke umiddelbart kan genfindes i de amtslige budgetter til drift og anlæg af vejnettet. Skulle det lykkes at fastholde amternes samlede ressourceforbrug i de kommende kommunale budgetter vil det næppe være en optimal anvendelse, da ressourcen skal fordeles blandt de mange kommuner. Hermed forsvinder effekten af at have nogle videnscentre, der ligger inde med kompetencen til at arbejde med information og kampagner.

Rådet for Større Færdselssikkerhed finder det grundlæggende positivt at kommunernes størrelse øges, da der herved gives mulighed for at kommunerne vil kunne arbejde mere systematisk med færdselssikkerhed. Men Rådet tvivler på, at kommunerne umiddelbart vil kunne overtage og løfte denne opgave op på et tilsvarende – og helst højere – niveau, uden at der tilføres øgede ressourcer til dette formål til kommunerne og uden at der sikres en regional koordinering og understøttelse af kommunerne. Desuden finder Rådet for Større Færdselssikkerhed, at der også efter 2007 vil være behov for en tværgående koordinering af det kommunale trafikikkerhedsarbejde, ikke mindst på kampagne- og informationssiden, da det ikke kan forventes at alle kommuner vil have medarbejdere med kampagne- og kommunikationskompetencer til rådighed.

Trafikkerhed i kommunal planlægning

Færdselssikkerhedskommissionen peger i sin handlingsplan fra 2000 på 4 initiativer, der skal give trafikikkerhedsarbejde mere plads i den lokale kommunale planlægning: "Trafikkerhed skal have mere plads i amtslig og kommunal planlægning", "Borgere motiveres til deltagelse i lokalt trafikikkerhedsarbejde", "Lokale handlingsplaner for trafikikkerhed i alle kommuner" og "Oprettelse af lokale færdselssikkerhedsudvalg".

Kommuneplanen bliver fremover det bærende plandokument, som skal indeholde målene for den lokale udvikling. I dag indeholder de fleste regionplaner målsætninger, der vedrører trafikikkerheden på amtsligt niveau. Det er vigtigt at sikre, at trafikikkerhed også i fremtiden får plads i den kommunale planlægning, således som initiativerne foreslået af Færdselssikkerhedskommissionen peger på i rapporten fra 2000

Rådet for Større Færdselssikkerhed opfordrer til, at det i bemærkningerne til loven understreges, at det forventes, at kommunerne også i fremtiden arbejder systematisk med trafikikkerhed gennem oprettelse af lokale trafikikkerhedsråd og udarbejdelse af handlingsplaner for trafikikkerhed. Det bør vurderes, om der skal være et økonomisk incitament til dette arbejde eller om der skal stilles krav i vej- eller planlovgivningen herom. Under alle omstændigheder bør samtlige kommuner have



RÅDET FOR STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

et trafikikkerhedsråd og en handlingsplan for trafikikkerhed (indeholdende både en anlægsplan og planer for kommunikations- og kampagneindsatser) inden udgangen af 2009 og planen bør revideres med mellemrum f.eks. hvert 10. år.

Styrkelse af Vejdirektoratets sektorrolle

Når kommunerne overtager langt størsteparten af amternes vejnet, vil der samtidig blive behov for, at staten (Vejdirektoratet) udvider sin rolle i den samlede vejsektor. Ikke alle kommuner vil få kompetencer til rådighed svarende til de nuværende amters, og selvom antallet af medarbejdere i de kommunale vejforvaltninger øges, vil der være behov for, at Vejdirektoratet understøtter kommunernes arbejde med bl.a. rådgivning, vejledninger og registreringsystemer mv. På trafikikkerhedsområdet vil kommunerne bl.a. have behov for rådgivning om trafikikkerhedsrevision, sortpletudpegning og ulykkesregistrering.


Rådet for Større Færdselssikkerhed vil opfordre til, at der som en del af den forstærkede sektorrolle afsættes økonomiske midler i Vejdirektoratet, hvorfra kommunerne vil kunne ansøge om støtte til forsøgs- og udviklingsprojekter på trafikikkerhedsområdet, da Rådet frygter, at udviklingen på dette område ellers vil gå helt i stå i en længere årrække på grund af ændringerne som følge af kommunalreformen.

Behov for koordinering af trafikikkerhedsarbejdet på tværs af kommunerne

Amterne har sammen med Rådet for Større Færdselssikkerhed hidtil spillet en rolle som udførende, koordinerende og vejledende i forhold til kommunerne i det forebyggende informations- og kampagnearbejde på trafikikkerhedsområdet. Således har en lang række kommunikationsindsatser om hastighed, spritkørsel og selebrug gennem årene været gennemført som fælleskampagner mellem Rådet, amterne og kommunerne. Når amterne fremover ikke være led i dette samarbejde, melder sig behovet for en anden understøttelse og koordinering af kommunernes deltagelse i færdselssikkerhedskampagner. Der bør derfor udformes en model for, hvorledes dette samarbejde i fremtiden vil kunne udføres.

Rådet for Større Færdselssikkerhed vil snarest muligt sammen med Strategigruppen fremlægge en nærmere plan for, hvorledes sådanne regionale trafikikkerhedsråd kan etableres, til drøftelse med de relevante parter.

Med venlig hilsen


Karsten Kolding
Underdirektør

10184
10183



TEKNISK
FORVALTNING

TEKNISK FORVALTNING

Trafikministeriet
1. kontor
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

05 JAN 2005

Bejertotuen

Stigsborg Brygge 5
Postboks 219
9400 Nørresundby
Telefon 9931 3131
Telefax 9931 2118
CVR-nr.: 52 03 30 12
www.aalborg.dk

Dato	Deres Journal nr.	Vores Journal nr.	Direkte tif.
23 DEC. 2004		10153	99312300 LOH

Ændring af lov om offentlige veje

Lovændringen på vejområdet har Aalborg Kommune modtaget i offentlig høring fra Kommunernes Landsforening. Landsforeningen meddeler i brevet af 07.12.2004 bl.a., at Foreningen ikke ser sig i stand til at vurdere forhold vedrørende overdragelse af konkrete vejstrækninger. Derfor opfordres kommunen i stedet for til at meddele eventuelle bemærkninger desangående direkte til Trafikministeriet.

Aalborg Kommune har gennemgået lovforslaget og finder ikke, at det for det overordnede vejnet omkring Aalborg på væsentlige punkter lever op til Aftalen om Strukturreformen af juni 2004.

I Aftalen anføres i kapitel 12 Vejområdet, at det overordnede vejnet samles i staten "Det statslige vejnet skal sikre effektive forbindelser til og fra de vigtigste trafikknudepunkter herunder havne, lufthavne og grænseovergange".

Aalborg Lufthavn og Aalborg Østhavn er de vigtigste regionale trafikknudepunkter for henholdsvis luft- og skibsfart, men betjenes ikke direkte via de i lovforslaget angivne vejstrækninger.

Derfor fremsætter Aalborg Kommune følgende forslag til supplerende af lovforslagets statslige vejnet:

4
1-05
Trafikmin. 1. kontor
J.nr. 2400 - 1
Dato 30 1

Betjening af Aalborg Lufthavn

Ldv. 548 Lufthavnen – Høvejen
Længde 2,723 km.

Betjening af Aalborg Østhavn

Kommunevej 8642 Tranholmvej fra Egensevej til Rørdalsvej længde 4,112 km.

Kommunevej 6985 Rørdalsvej fra M70 tilslutningsanlæg ved Øster Uttrupvej til Tranholmvej længde 6,315 km.


De to kommuneveje erstatter lovforslagets ldv 704 Aalborg – Egense 2,8 km, som foreslås at overgå til kommunevej.


Endvidere angiver Aftalen om Strukturreformen juni 2004, at staten herudover skal have ansvaret for "Veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet".

Både ldv 703 M70 – Sønderbro længde 1,716 km og ldv 710 M 75 – Mariendals Mølle længde 0,958 km er hovedadgangsveje fra kommunens overordnede vejnet til det internationale vejnet M70 og M75. Ldv 703 og 710 er anlagt i motorvejsstandard med 4 spor, midter-rabat og nødspor og foreslås klassificeret som statsveje.

./ De foreslåede klassificeringer fremgår af vedhæftede kortskitse.

Venlig hilsen


Henrik Thomsen
rådmand


Kurt Markworth
stadsingeniør

Kopi til:

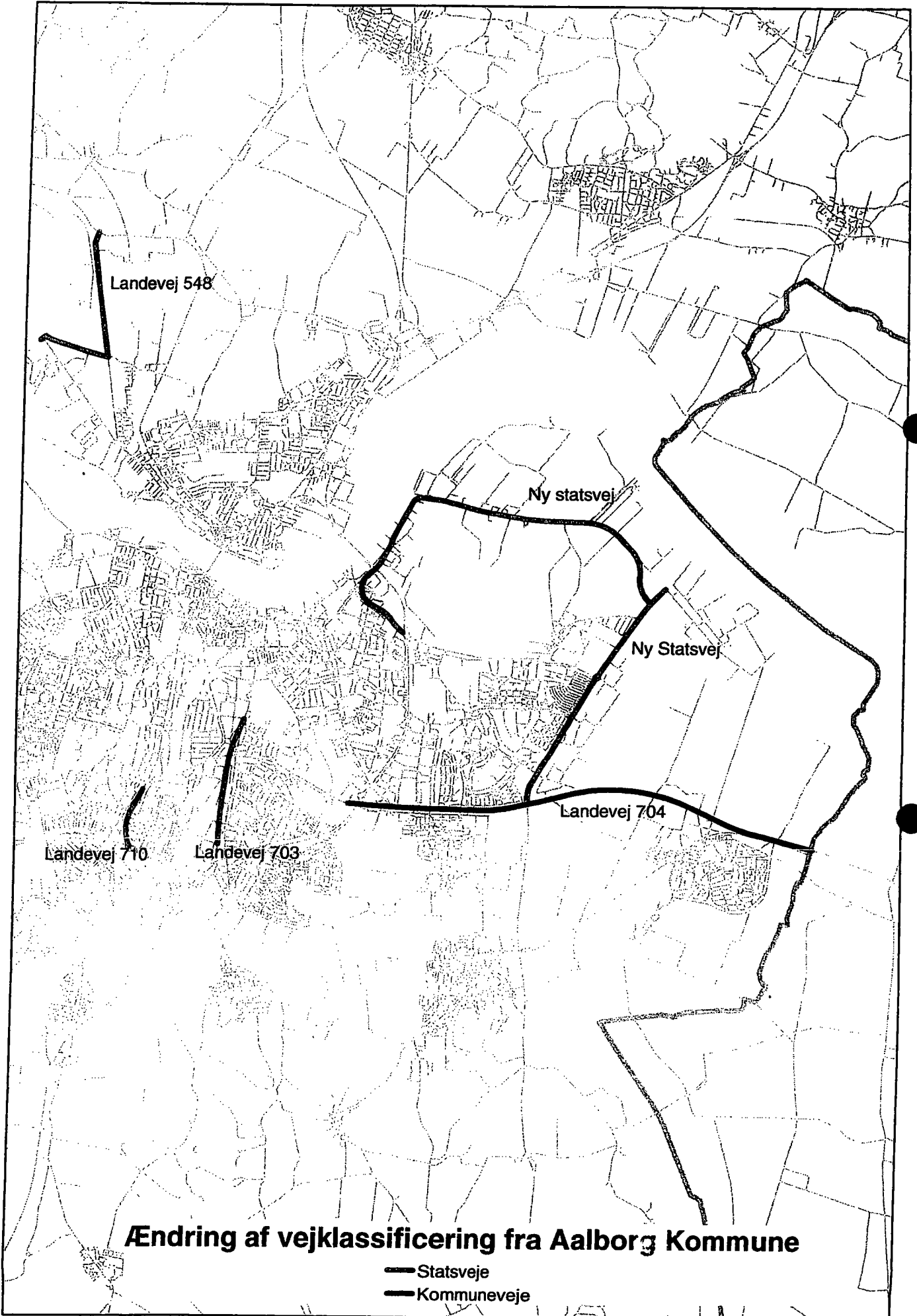
Kommunernes Landsforening, att. Rasmus Tengvad, Weidekampsgade 10, Postboks 3370,
2300 København S.

Rådmand Henrik Thomsen

Direktør Christian Bjerg

Kurt Markworth

Martin Fischer





Trafikministeriet

550-000001

12669

REGIONSRÅDET

Postboks 190

3700 Rønne

Tlf.: 5692 0000

Fax: 5692 0001

www.brk.dk

7. januar 2005

Høringssvar – strukturreform

Bornholms Regionsråd vil indledningsvis takke for de fremsendte udkast til lovforslag. Regionsrådet finder således, at forslagene ligger i naturlig forlængelse af de forhandlinger som Bornholms Regionskommune har haft med indenrigs- og sundhedsministeren.

Regionsrådet har dog følgende bemærkninger:

- *Forslag til lov om trafikselskaber*
Finansieringsmæssigt bør det sikres, at Bornholms Regionskommune er ligestillet med regionerne.
- *Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v.*
Bornholm forventer, at hele rute 38 opklassificeres til hovedlandevej.

J.nr.: 00.01.00A09

Med venlig hilsen

Thomas Thors
Regionsborgmester

Dir. tlf.: +45 5692 1030
mail: thomas.thors@brk.dk



BOV KOMMUNE

INDKOMMET

- 6 JAN. 2005

Borgmesteren ^{Betjentstuen}

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Sagsbehandler / Direkte telefon
Jørn Gregert Jensen
E-post
jgj@bovkommune.dk
Journalnummer

Dato
03.01.2005

Vedr.: Lovforslag om fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

I lovforslag om ændring af lov om offentlige veje er ingen af Bov Kommunes veje udpeget som statsveje – ud over den Sønderjyske Motorvej.

Udgangspunktet i kriterierne for overførsel til statsveje er, at *"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 egnsdele."*

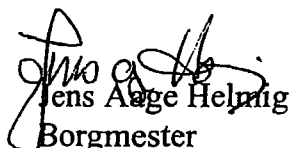
Det vækker derfor undren, at forslaget ikke medtager:

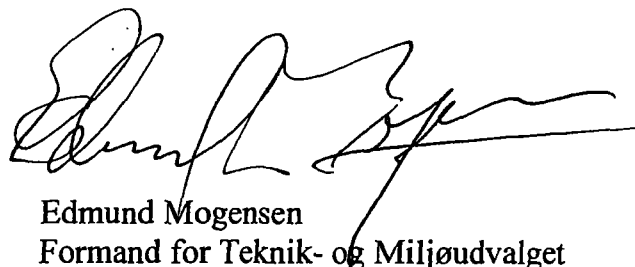
- Rute 8 fra Tinglev over Kruså til Sønderborg
- Landevej 305 fra Kruså Grænseovergang til motorvejstilslutning nr. 74

Bov Kommune henviser i øvrigt til "Notat vedr. forslag til ændring af vejlovene – Sønderjyllands Amt, Rev. den 17. december 2004" (vedlægges i kopi).

Bov Kommune skal derfor anmode Trafikministeriet om, at Rute 8 fra Tinglev over Kruså til Sønderborg samt Landevej 305 fra Kruså Grænseovergang til motorvejstilslutning nr. 74 klassificeres som statsveje.

Med venlig hilsen


Jens Aage Helmsig
Borgmester


Edmund Mogensen
Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Trafikministeriet
J.nr. 400 - 1
Dok. 8

Bov Rådhus
Kirkestien 1, Bov
6330 Padborg

Telefon 73 675 500
Telefax 73 675 599
Bankkonto 8065 290710-8

Åbningstid
Mandag – onsdag 10-14
Torsdag 10-17
Fredag 10-12

e-post: raadhus@bovkommune.dk
hjemmeside: www.bovkommune.dk

Notat vedr. forslag til ændring af vejlovene – Sønderjyllands Amt

Bemærkninger til 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.

Ændringerne

Med lovforslaget overføres 215 km^(*) af amtets 1155 km landeveje til staten. Det fremtidige statsvejnet i Sønderjylland bliver herefter på ca. 285 km, hvilket er væsentligt mindre end statsvejnettet frem til 1. januar 1998.

Kriterierne for overførslen til statsveje er, at *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 egnsdele.*

Ca. 940 km overføres til de nye kommuner, heraf 293 km alene til den nye vestsønderjyske kommune.

Lovforslaget forholder sig ikke til igangværende og planlagte arbejder på de nuværende amtsveje.

Bemærkninger til det fremtidige statsvejnet

Kriterierne for den konkrete udpegning af det fremtidige statsvejnet i Danmark er ret generelle og der er langt fra sammenfald mellem statsvejnettet og de udpegede europavejs- og primærruter på det rutenummererede vejnet.

Det forekommer således ikke i overensstemmelse med kriterierne, at statsvejnettet i Sønderjylland bliver så grovmasket som tilfældet er. Det pålægger enkeltkommuner et meget stort ansvar for veje med meget erhvervstrafik mellem landsdelene og det internationale vejnet.

Konkret ser det ud som om Landegrænsen/ Kruså-Padborg i denne sammenhæng delvist er overset som et meget stort trafikalt knudepunkt, specielt for godstransport og for turisttrafik.

Landevej 501 mellem Ribe og E45 ved Klipleve bærer en stor del af lastbiltrafikken mellem Esbjergområdet og grænsen. Vejen har således en lastbiltrafik på ca. 1000 køretøjer pr. døgn og har sammen med den næsten parallelt løbende rute 24 Ribe - Aabenraa en meget stor transittrafik af turister til vestkysten.

Trafikbelastningen på rute 8 Kruså-Sønderborg er generelt på niveau med og på delstrækninger større end på rute 41 Aabenraa-Sønderborg. På rute 8 er der en meget omkostningstung klapbro ved Egernsund, men det er Aabenraa - Sønderborg, der er udpeget som statsvej. Sønderjyllands

(*) Incl. ramper

Amts planer om en motorvej mellem E45 ved Kliplev og Sønderborg skal aflaste begge disse ruter. Først når motorvejen er etableret, kan begge ruter nedklassificeres til kommuneveje.

Dæmningen til Rømø er meget udsat for stormflodsskader og vejen er således meget dyr i drift og vedligeholdelse. Ved orkanen 3. december 1999 beskadigedes ca. 3 km af vejkonstruktionen på nordsiden af den i alt 10 km lange dæmning og reparationsarbejderne beløb sig til en udgift på ca. 27 mio. kr. Det vil ikke være rimeligt at overlade ansvaret og udgifterne til en kommune på vestkysten. Staten (Kystdirektoratet) har i forvejen ansvaret for selve dæmningen og det vil være hensigtsmæssigt at samme minister (Trafikministeren) også overtager ansvaret for selve vejanlægget på dæmningen.

Konkret foreslås derfor, at amtsrådet overfor Folketinget anbefaler, at følgende veje klassificeres som statsveje:

- Ruté 8 fra Tinglev over Kruså til Sønderborg
- rute 179 (ldv. 501) fra E45 ved Kliplev til rute 11 ved Ribe (incl. del af ldv. 325), alternativt at det bliver rute 24 fra Gabøl til Rødebro,
- rute 175 (ldv. 506) fra rute 11 ved Skærbæk til Tvismarkkrydset på Rømø.

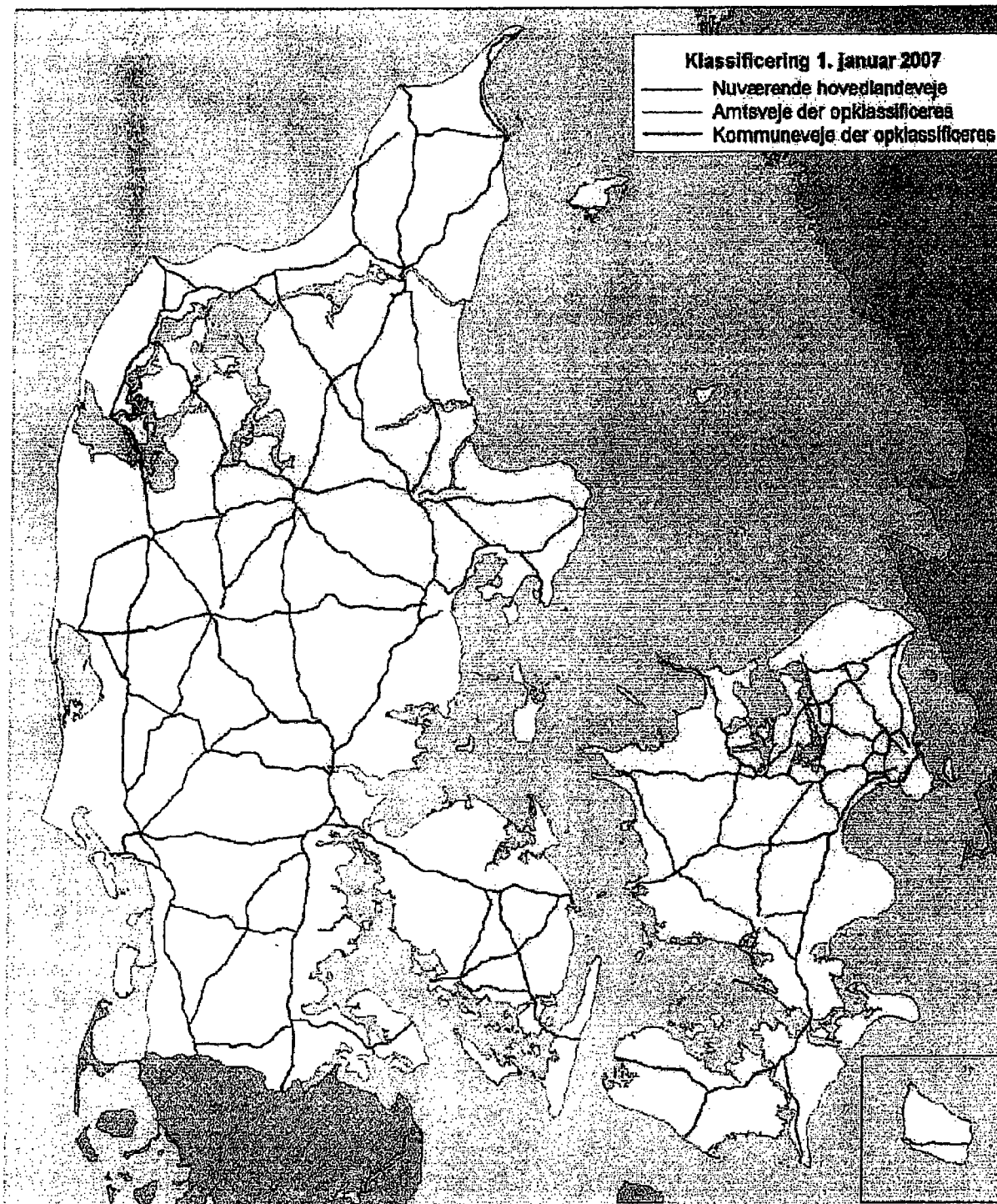
Bilag:

- Oversigtskort over det fremtidige statsvejnet
- Skematisk fordeling af amtets vejnet på stat og kommuner

J.nr. 04/446/SP

Rev. 17. december 2004

Svend Petersen



Vejlængder i de fremtidige kommuner i Sønderjylland.

Nuværende amtsveje fordelt på stat og kommuner:

	Fremtidige statsveje km.	Fremtidige kommuneveje, km.	Km ialt
Sønderborg	33,4	115,4	148,8
Aabenraa	44,6	253,1	297,7
Tønder	82,2	292,7	374,9
Haderslev	40,6	149,9	190,5
Christiansfeld	0	53,5	53,5
Rødding	14,2	75,9	90,1
Alle amtsveje	215,0	940,5	1155,5

Nuværende stats- og kommuneveje fordelt på kommuner:

	Nuværende statsveje (motorvej) km.	Nuværende kommuneveje, km.	Km ialt
Sønderborg		1122	1122
Aabenraa	40,2	1282	1322,2
Tønder		1504	1504
Haderslev	18,8	1091	1109,8
Christiansfeld	11,2	263	274,2
Rødding		368	368
I alt	70,2	5630	5700,2

Fremtidige stats- og kommuneveje fordelt på kommuner:

	Fremtidige statsveje incl. motorvej km.	Fremtidige kommuneveje, km.	Km ialt
Sønderborg	33,4	1237,4	1270,8
Aabenraa	84,8	1535,1	1619,9
Tønder	82,2	1796,7	1878,9
Haderslev	59,4	1240,9	1299,3
Christiansfeld	11,2	316,5	327,7
Rødding	14,2	443,9	458,1
I alt	285,2	6570,5	6855,7



bycirklen

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Bycirklen Sekretariat 2004
Stenløse Kommune
Rådhusvej 2
3660 Stenløse
Tlf 4719 3000
Fax 4719 3001
bbs@stenlose.dk
www.bycirklen.info

Kære Trafikminister Flemming Hansen

Som du ved, har vi i Bycirklen altid arbejdet for at få en infrastruktur på trafikområdet, der svarer til Frederikssundfingerens rolle som ét af de få store og stationsnære byudviklingsområder i Hovedstadsregionen. Derfor ser vi med stor interesse frem til, at Staten som konsekvens af den kommende strukturreform overtager en del af det nuværende amtsvejnet i Hovedstadsregionen.

Hovedstadsregionen har med sin fingerstruktur og ringforbindelserne mellem fingrene en helt unik, sammenhængende og fremadrettet infrastruktur. I dag er hovedforbindelsen i hver finger statsvej. Det samme gælder Motorring 3 og Motorring 4/Ring 4. For at sikre den nødvendige sammenhæng i hele Hovedstadsregionen bør staten derfor ved nedlæggelsen af amterne overtage ansvaret for de øvrige, ydre ringforbindelser. Det drejer sig om:

- Ring 5/Tværvej fra Helsingørmotorvejen ved Hørsholm over Hillerødmotorvejen, Frederikssundsvej ved Måløv Knudepunktet, Høje Taastrup til Køge Bugt Motorvejen. Vejen mangler stadig at blive etableret/udvidet på flere strækninger.
- Ring 6/A6 fra Helsingør over Hillerød til Roskilde og videre til Køge.

Hertil kommer endnu to vigtige vejforbindelser i "vores" område af stor vigtighed for den overordnede infrastruktur. Det drejer sig om:

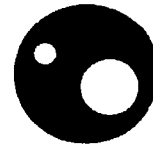
- Rute 207 fra A6 syd for Slangerup til Hillerødmotorvejen i Farum
- Rute 53 fra A6 syd for Slangerup, gennem Frederikssund over Roskilde Fjord og videre ned gennem Hornsherred til Holbæk/Roskilde og Rute 21 og 23.

Frederikssundsvej er i dag statsvej fra Motorring 4/Ring 4 og udefter til den store rundkørsel øst for Frederikssund. Vi forudsætter, at Frederikssundsvej/ hovedforbindelsen i Frederikssundfingeren forbliver statsvej, og at det også gælder

- en kommende ny forbindelse over/under Roskilde Fjord.
- Statsvejen bør udvides til også at omfatte strækningen mellem Motorring 4/Ring 4 (Toms krydset i Ballerup) og Motorring 3 (Disa i Herlev), Rute 211 fra den store rundkørsel øst for Frederikssund til Kregme, samt rute 16 fra Kregme via Frederiksværk til Hundested.

Vi vil gerne understrege, at alle de nævnte vejforbindelser efter vores opfattelse er en del af det overordnede vejnet i Hovedstadsregionen og derfor fremover bør have status som statsveje. Vi håber derfor vores betragtninger kan finde plads i det videre arbejde med at udmønte strukturreformen.

Mange venlige hilsner
De ni borgmestre



bycirklen

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Bycirkkens sekretariat 2005
Gundsø Kommune
Sognevej 50
4000 Roskilde
Tlf 46 77 71 00
Fax 46 73 03 86
info@bycirklen.com
www.bycirklen.com

Kommentarer til udkastet til forslag til Lov om ændring af lov om offentlig vej.... i forbindelse med kommunalreformen 7.1.2005

I brev til Trafikminister Flemming Hansen dateret den 15. november 2004 har de ni borgmestre i Bycirklen tidligere fremsat Bycirkkens ønsker til fordelingen af de nuværende amtsveje i "vores område" mellem Staten og kommunerne (Brevet er vedlagt som bilag).

Ved gennemlæsning af ovennævnte udkast til lovforslag har vi i Bycirklen med glæde konstateret, at mange af vores ønsker til Statens overtagelse af amtsvejene er med i udkastet til lovforslag.

Det drejer sig om A6-forbindelsen fra Helsingør over Hillerød til Roskilde og videre til Køge, rute 53 fra A6 syd for Slangerup gennem Frederikssund over Roskilde Fjord og videre ned gennem Hornsherred til rute 21 og 23 og rute 211 fra den store rundkørsel øst for Frederikssund til Kregme samt Rute 16 fra Kregme til Frederiksværk.

Vi har også med tilfredshed konstateret, at Frederikssundsvej – som hovedforbindelsen i Fredrikssundfingeren - forbliver statsvej fra Motorring 4 til den store rundkørsel øst for Frederikssund.

Vi forudsætter, at Frederikssundsvej/ hovedforbindelsen i Frederikssundfingeren forbliver statsvej, og at det også gælder en kommende ny forbindelse over/under Roskilde Fjord.

Yderligere tre strækninger i "vores område" er efter vores opfattelse vigtige dele af det overordnede vejnet i Hovedstadsregionen og bør derfor fremover have status af statsveje. Det drejer sig om

- Rute 207 fra A6 syd for Slangerup til Hillerødmotorvejen i Farum
- Frederikssundsvej på strækningen mellem Motorring 4/Ring 4 (Tomskrydset i Ballerup) og Motorring 3 (Disa i Herlev) og
- Rute 16 fra Frederiksværk til Hundested.

Vi vil derfor fra Bycirkkens side opfordre Regering og Folketing til at staten også overtager disse vejstrækninger.

Selv om det måske ikke direkte har relation til lovforslaget vil vi samtidig gerne påpege, at staten for at sikre den nødvendige sammenhæng i hele Hovedstads-

regionens vejstruktur også bør påtage sig ansvaret for den manglende Ring 5/Tværvæg fra Helsingørmotorvejen ved Hørsholm over Hillerødmotorvejen, Frederikssundsvej ved Måløv Knudepunktet, Høje Taastrup til Køge Bugt Motorvejen.

Med venlig hilsen på Bycirklen vegne

Evan Lynnerup
Formand for Bycirkelns Forretningsudvalg

BØRKOP KOMMUNE

INDKOMMET

- 6 JAN. 2005

Betjentstuen



Trafikministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K

Teknisk Forvaltning
Teknisk Chef

Rådhuset
Ågade 6
7080 Børkop

Telefon 75 86 62 44
Telefax 75 86 64 84
Direkte 75 86 62 32 + 335
tek-
nisk.forvaltning@borkopko
m.dk

Dato	Vor ref.	Journal nr.
5. januar 2005	hba	

Vedr. Klassificering og fordeling af nuværende amtsveje, strukturreform

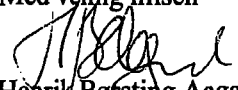
I udkastet til Lov om ændring af lov om offentlige veje er der i bilaget "Landeveje der klassificeres som hovedlandeveje pr . 1. januar 2007" vist hvilke veje, staten overtager som hovedlandeveje.

I listen savnes den nuværende rute 28, Børkopvej, som er motortrafikvejen fra Vejle til Fredericia. Strækningen er en forbindelsesvej til motorvejsnettet og erhvervsområdet i Børkop og det nordlige Fredericia og er samtidig forbindelsesvej til Billund Lufthavn.

Når den såkaldte "Borgmestervej" bliver gennemført vil motortrafikvejen fortsætte direkte over i "Borgmestervejen" som går fra Fredericiavej i Vejle til Motorvejen syd for Vejle og videre syd om Vejle til Ødsted, hvor den kobler sig på den opgraderede vej til Billund Lufthavn. Herved vil Børkopvejs betydning som forbindelsesvej til Motorvej og Lufthavn blive endnu større.

På den baggrund mener kommunen, at rute 28 fra Fredericia og frem til motorvejstilslutningen på Fredericiavej bør klassificeres som hovedlandevej i lighed med resten af strækningen til Billund.

Med venlig hilsen


Henrik Børsting Aagaard
Teknisk chef

Kopi til KL, Weidekampsgade 10, Postboks 3370, København S ²³⁰⁰

Åbningstider:
Mandag-fredag 9.00-12.30
Torsdag tillige 14.00-17.00
Borgerservice tillige:
Mandag-onsdag 12.30-15.00

Trafikmin. 1. januar
Jnr. 2400 - 1
Dok. B

EGTVED KOMMUNE

Borgmesteren

INDKOMMET

- 6 JAN. 2005

Betjentstuen



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

Tybovej 2
6040 Egtved
Tlf.: 76 64 11 11
Fax: 75 55 18 81
Giro: 5 40 75 83

Dato: 05.01.2005

Ref.: mdp

Dok.navn:

J.nr.:

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.fl.

Egtved Kommune har med stor interesse læst høringsudkastet til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.fl. I den forbindelse har kommunen følgende bemærkninger til lovforslaget;

Ændringen af vejloven betyder, at de nuværende amtsveje fordeles mellem staten og kommunerne og i udkastet er det nævnt, hvilke amtsveje, der skal overgå til staten. I bemærkningerne til lovudkastet er det anført, at udpegningen af veje, der overgår til staten er sket ud fra nogle objektive kriterier. Det fremgår bl.a., at statsvejnettet skal sikre effektive forbindelser til/fra de vigtigste trafikknudepunkter – herunder lufthavne. Desuden skal staten varetage veje i relation til industri og erhvervscentres distributionssystemer samt veje, der understøtter et fleksibelt arbejdsmarked med øget pendling.

For Egtved Kommunes vedkommende er nuværende amtsvej, landevej 341/363, Vejle-Billund, rute 28 vest for motorvejen udpeget som statsvej. Denne udpegning finder kommunen helt selvfølgelig, da denne strækning er en primær rute for trafikken til og fra Billund Lufthavn.

Med baggrund i de anførte kriterier, står Egtved Kommune imidlertid uforstående overfor, at strækningen fra Kolding til Bredsten, landevej 510, rute 441 ikke er udpeget som en statsvej. Der er her tale om en strækning af tilsvarende afgørende betydning for trafikstrømmen mellem motorvejsnettet i Kolding og Billund Lufthavn. Desuden er Vejle Amt og Egtved Kommune i samarbejde ved at lægge sidste hånd på en ca. 400 ha. erhvervspark på den tidligere Flyvestation Vandel. Området forventes, at blive af stor regional erhvervsmæssig betydning i løbet af de kommende år og det vil medføre en forøgelse af trafikken.

Endelig skal det nævnes, at REKA-Gruppen netop har lanceret projekt Holiday Center Billund, som indebærer, at der skal etableres et stort ferie- og oplevelsescenter øst for Billund umiddelbart syd for Billund Lufthavn med 1500 ferieboliger. Det må forventes, at dette turist- og feriecenter medfører en væsentlig forøget trafikmængde på såvel rute 28 som rute 441.

På denne baggrund vil Egtved Kommune anbefale, at landevej 510, rute 441 udpeges som statsvej.

Med venlig hilsen



Sonny Berthold

borgmester

Kopi sendt til KL og Vejle Amt.



EJBY KOMMUNE

Borgmesteren

INDKOMMET

10 JAN. 2005

Bejertstuen

Trafikministeriet
Frederikholms Kanal 27
1220 København K

Ejby Rådhus, Anlægsvej 4, 5592 Ejby
Tlf. 63 46 46 00 - Fax 63 46 46 99
Direkte nr. : 63 46 46 01
E-mail : info@ejby.dk
www.ejby.dk

Åbningstid Servicebutikken:

Mandag – onsdag	9.30 – 15.00
Torsdag	9.30 – 16.30
Fredag	9.30 – 12.30

Åbningstid øvrige afdelinger:

Som ovenstående – onsdag dog lukket

Husk tidsbestilling

Telefon ekspedition:

Mandag – onsdag	8.00 – 15.30
Torsdag	8.00 – 17.00
Fredag	8.00 – 12.30

Dato
5. januar 2005

J.nr.

Skrevet af
PKH

Deres j.nr.

Vedr.: Strukturreformen-lovforslag på vejområdet

Trafikministeriet har sendt lovforslag vedrørende veje i høring. Ejby kommune er gennem Fyns Amt bekendt med lovforslagets inddeling af vejene i statsveje og kommuneveje.


I den anledning vil jeg på kommunalbestyrelsens vegne udtale, at Ejby Kommune støtter de synspunkter, der fremgår af vedlagte notat af 14. december 2004 fra Fyns Amt.

Der gøres især opmærksom på, at den tidligere hovedlandevej A1 bør være en statsvej sammen med forbindelsesvejene derfra til motorvejen. Dette synspunkt er særligt begrundet i at, at den fungerer som aflastningsvej for motorvejen.

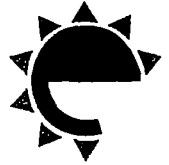
Endvidere bør Middelfart-Assensvejen være en statsvej (landevej 609-619-629) fra Assens til motorvejstilslutning<57>.

Med venlig hilsen


Claus Hansen
borgmester


Carl Sylvest
kommunaldirektør

Kopi tilsendt: Kommunernes Landsforening
Wiedekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S



Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København V

Sekretariatet:

Erhvervsknudepunktet
Hovedstadens Vestegn
Ishøj Store Torv 25
2635 Ishøj
Tlf.: 4357 7260 / 4357 7262
Fax.: 4357 7218
www.vestegnen.org
info@vestegnen.org

Formand:

Borgmester Ole Bjørstorp
Ishøj

6. januar 2005

Vestegnens høringssvar til regeringens lovforslag om strukturændringer på vejområdet

Trafikministeriet har sendt ovennævnte lovforslag om strukturændringer på vejområdet i høring den 1. december. Erhvervsknudepunktet Hovedstadens Vestegn ønsker hermed at fremføre følgende bemærkninger og synspunkter til lovforslaget.

Det fremgår af regeringens lovforslag, at det er intentionen, at kommunerne får ansvaret for de lokalt orienterede amtsveje - herunder veje med lav trafik og mange vejadgange. På statsligt niveau er det hensigten at etablere et sammenhængende overordnet vejnet. Der er her lagt vægt på sammenhængen med industri- og erhvervscentre, det internationale vejnet og understøttelsen af et fleksibelt arbejdsmarked.

Det er derfor både overraskende og problematisk, at det efter regeringens plan, er kommunerne, der skal overtage ansvaret for stort set samtlige amtsveje i Københavns Amt.

For at få en hensigtsmæssig afvikling af såvel den regionale, nationale som internationale trafik på Sjælland er det nødvendigt med et overordnet vejnet, hvor en række af de nuværende amtsveje indgår. Det drejer sig om såvel radiale veje som veje på tværs af Hovedstadsregionen. Det er dog særligt vigtigt at fremhæve kapacitetsproblemerne på det tværgående vejnet i Hovedstadsregionen, da vi her har at gøre med et af landets største trafikproblemer.

Bare indenfor de sidste 10 år er trafikken på tværs af regionen steget med 40%. Det skyldes dels den generelle vækst, dels ændrede bo- og arbejdsmønstre, der betyder, at folk pendler på kryds og tværs af Hovedstadsregionen - faktisk på kryds og tværs af hele Sjælland.

I fremtiden vil problemerne kun blive større i takt med, at flere og flere forventes at flytte til Hovedstadsregionen. Prognoser fra Strukturkommissionen peger på, at der vil blive 250.000 flere indbyggere i Hovedstadsregionen frem mod 2040.

Imidlertid baserer infrastrukturen sig stadig på en forestilling om, at hovedparten af befolkningen pendler til og fra centrum i København.

Derfor er det meget vigtigt, at staten påtager sig et aktivt ansvar for de overordnede tværgående vejforbindelser i Hovedstadsregionen, da de er helt afgørende for den samlede trafikafvikling.

Kommunerne på Vestegnen vil opfordre regeringen til følgende:

- Staten må atter påtage sig ansvaret for Ring 5, der har været på tegnebrættet siden 1960'erne. Ring 5 har været en statsvej og blev senere til en amtsvej – nu bør ansvaret igen overgå til staten og ikke til kommunerne. Endnu er der kun etableret meget lidt af strækningen. Ring 5 bør være en statslig vej, og staten bør snarest igangsætte etableringen, som oven i købet vil blive relativ billig, fordi arealerne til Ring 5 har været reserveret i årtier.

Det skal præciseres, at en investering i Ring 5 vil være overkommelig for staten, mens det for kommunerne vil være en så stor udgift, at det både er urealistisk og urimeligt at forestille sig, at kommunerne kan finansiere etableringen. Ring 5 er af regional og national betydning, og det kan ikke forventes, at ganske få kommuner skal lave massive besparelser på andre områder for, at der kan etableres et vejanlæg af overordnet betydning for trafikafviklingen på Sjælland.

I vedlagte notat redegøres yderligere for behovet for en Ring 5 – herunder vigtigheden af at staten påtager sig et ansvar for vejen.

- Staten bør påtage sig ansvaret for en række centrale og overordnede amtsveje som bærer en stor del af trafikken i Hovedstadsregionen og som må anses for at være hovedfærdselsårer med meget trafik, der forbinder den overordnede trafik og understøtter den omfattende pendling fra hele Sjælland mod København. Som eksempler peges på Ring 3, Roskildevej og Avedøre Havnevej.
- Staten bør gå aktivt ind i arbejdet med at sikre en bedre kollektiv trafik i Hovedstadsregionen. Særligt kan der peges på behovet for en letbane langs Ring 3.

Efter vestegnskommunernes opfattelse er der ikke tvivl om, at staten må løfte opgaven på de overordnede og centrale vejforbindelser i Hovedstadsregionen, så der sikres en effektiv trafikafvikling. Derfor bør det endelige lovforslag udformes således, at disse overordnede veje overgår til staten.

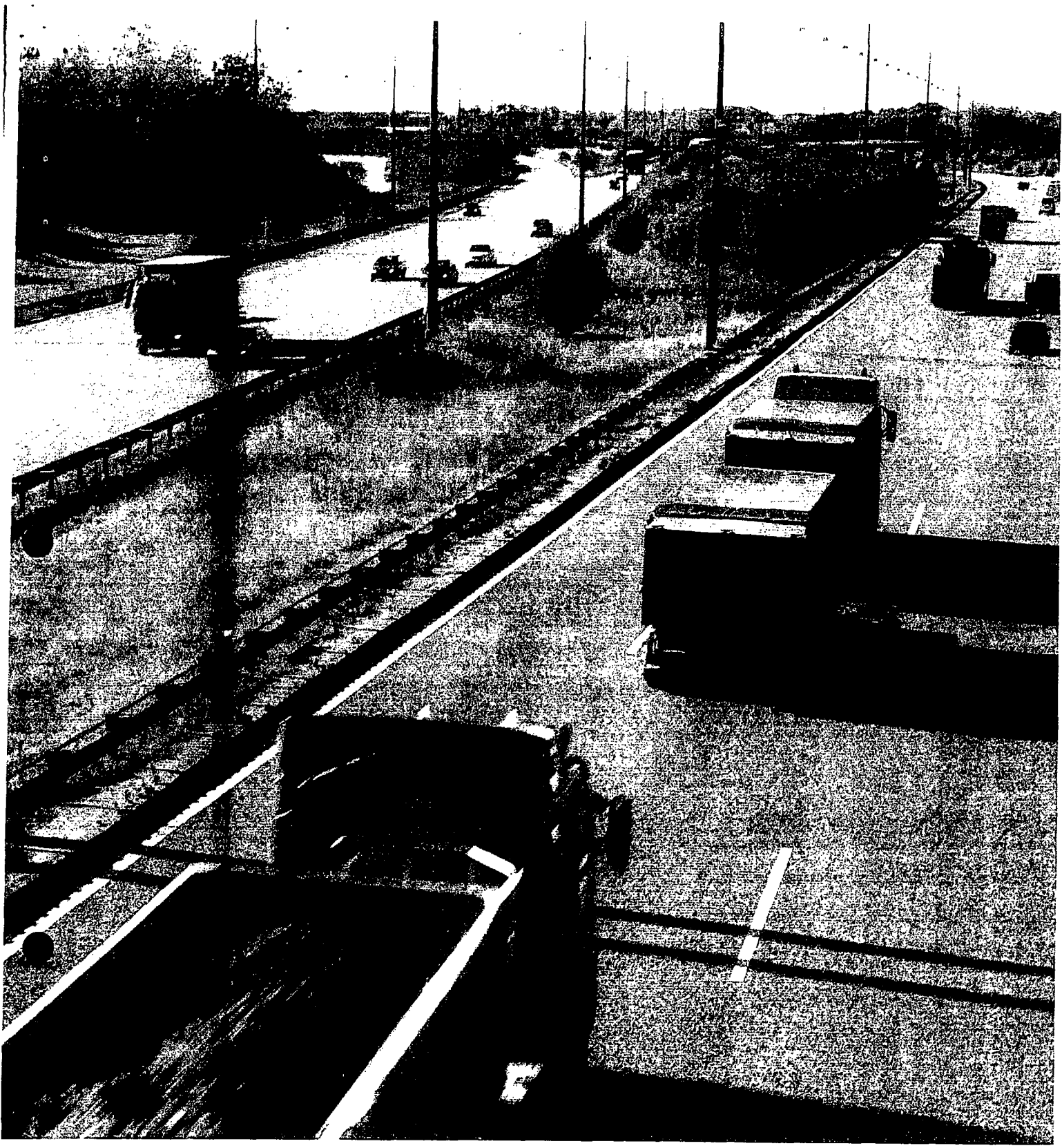
Med venlig hilsen
Erhvervsknudepunktet Hovedstadens Vestegn



Borgmester Ole Bjørstorp
Formand for Erhvervsknudepunktet



Borgmester Søren Enemark
Formand for Erhvervsknudepunktets trafikgruppe



Trafik på tværs i Hovedstadsregionen:



Behovet for Ring 5

- og behov for, at staten overtager ansvaret for amtsvejen



Trafik på tværs i Hovedstadsregionen:

Behovet for Ring 5 - og behov for, at staten overtager ansvaret for amtsvejen

De otte kommuner på Vestegnen opfordrer staten til at overtage ansvaret for Ring 5 fra Københavns Amt, når amtsvejene skal fordeles mellem kommuner og stat i forbindelse med strukturreformen. Samtidig opfordres staten til at igangsætte etableringen af Ring 5, der har været på tegnebrættet siden 1960'erne.

Med en stigning i den tværgående trafik på 40% de sidste ti år, er behovet for ringvejen meget stor. For staten vil det samtidig være relativt billigt at anlægge vejen, fordi arealerne til Ring 5 har været reserveret i årtier.

Når Erhvervsknudepunktet ønsker øget investering i den tværgående trafik, skyldes det udviklingen i Hovedstadsregionen. Blot i perioden 1996 til 2001 er der kommet tre procent flere indbyggere i Hovedstadsregionen, og antallet af arbejdspladser er steget med otte procent. I samme periode er antallet af biler steget med 13 procent. Desuden forventes det, at der flytter 100.000 personer til Hovedstadsregionen inden for de næste ti år. Prognoser fra Strukturkommissionen går så langt som at sige, at der bliver 250.000 flere personer i Hovedstadsregionen frem mod 2040.

Denne udvikling kræver investeringer overalt i Hovedstadsregionen, men det er særligt i forhold til den tværgående trafik, der skal gøres en indsats. Alene den tværgående trafik er steget med 40 procent over de sidste ti år. Det skyldes dels den generelle vækst, og dels ændrede bo- og arbejds-mønstre. I dag bor og arbejder folk i hele Hovedstadsregionen – faktisk på hele Sjælland. Derfor er det problematisk, at infrastrukturen stadig baserer sig på en forestilling om, at hovedparten af befolkningen pendler til og fra centrum.

Vestegnskommunerne ønsker derfor en ydre Ring 5, der kan aflaste de øvrige tværgående ringveje og de radiale veje til og fra København.

I dette notat redegøres for trafikbelastningen i Hovedstadsregionen, for argumenterne bag en Ring 5 og for det statslige ansvar for de tværgående veje:

1. Fakta om trafiksituationen i Hovedstadsregionen
2. Fakta om Ring 5
3. Fordelene ved en Ring 5
4. Statens ansvar for de tværgående veje
5. Etablering af Ring 5

1. Fakta om trafiksituationen i Hovedstadsregionen

Igennem de sidste ti år er trafikken i Hovedstadsregionen steget kraftigt, og meget tyder på at denne tendens fortsætter. Hovedstadsregionen har i dag det mest belastede vejnet i Danmark, og flere steder er trafikken reelt ved at bryde sammen.

Væksten i trafikken har medført generel dårlig fremkommelighed på vejene. Trafikken afvikles langsomt på flere og flere strækninger - navnlig i myldretiden. På de mest belastede veje er myldretiden siden 1993 steget fra to til fem timer. Den forringede fremkommelighed påvirker rejsetid, miljøet og trafikikkerheden både på statsveje og på det øvrige vejnet.

I Københavns Amt og yderamterne er trafikken på motorvejene blevet mere end fordoblet i perioden 1980 til 1998. Konsekvenserne ved den stigende trafikmængde på vejnettet er en række trafikale kapacitetsproblemer til gene for såvel privatbilister som for brugere af den kollektive trafik. Den kraftigt stigende biltrafik har medført ringere fremkommelighed for såvel busser som øvrige trafikanter, og resultatet er en væsentlig reduktion af rejsehastigheden for passagerne. De nyeste undersøgelser viser, at farten på de storkøbenhavnske motorveje blot det seneste år er faldet med ti kilometer i timen på grund af kødannelser.

Trafikken på det overordnede vejnet i og omkring Vestegnen ligger i dag tæt på kapacitetsgrænsen, og mulighederne for at henvise gennemkørende trafik til andre veje er begrænsede. Navnlig ses belastningen på Ring 4, Motorring 3 og Ring 3, der i dag er de vigtigste tværforbindinger i Hovedstadsregionen. Disse veje betjener såvel den nord-sydgående transit og

pendlertrafik som pendling til og fra Vestegnen. Køge Bugt Motorvejen har trængselsproblemer i både indadgående og udadgående retning. Situationen er stort set identisk for Holbækmotorvejen med store trængselsproblemer i myldretiden.

Vejdirektoratet har i forbindelse med en VVM-undersøgelse i 2000 af Motorring 3 ved Husum afdækket, hvor trafikken kommer fra, og hvor den skal hen. Hovedparten af trafikken i sydgående retning stammer fra kommunerne langs Motorring 3 samt København og Frederiksberg kommuner, men knap 1/3 af trafikken kommer fra Frederiksborg Amt og færgeforbindelsen Helsingør - Helsingborg. For 36 procent af den sydgående trafik gælder det, at trafikken har sit mål uden for Københavns Amt jævnt fordelt mellem Roskilde, Vestsjælland og Storstrøms amter. Karakteristik for trafikken i nordgående retning er, at størstedelen af trafikken stammer fra Københavns Amt, dog kommer 36 procent fra andre amter. 31 procent af trafikken har sit mål uden for Københavns Amt.

Fakta om trafikken i Hovedstadsregionen

- Alene på Vestegnen pendler ca. 220.000 personer dagligt inden for og til og fra Vestegnen.
- En måling på Motorring 3 viser, at ca. 1/3 af trafikken er transitpendling – altså gennemgående trafik uden ærinde på Vestegnen.
- Tal fra Strukturkommissionen viser, at antallet af daglige pendlere til og fra Hovedstadsregionen vil vokse med 85.000 frem mod 2020.
- Blot i perioden 1996 – 2001 er der kommet tre procent flere indbyggere til Hovedstadsregionen, og antallet af arbejdspladser er steget med otte procent. I den samme periode er antallet af biler steget med 13 procent.
- Nye tal fra Hovedstadens Udviklingsråd viser, at gennemsnitshastigheden på de storkøbenhavnske motorveje er faldet med ti kilometer i timen på bare ét år.
- Det forventes, at der flytter 100.000 personer til Hovedstadsregionen inden for de næste ti år. Hertil kommer, at Strukturkommissionen har præsenteret en befolkningsprognose, der viser, at vi bliver 250.000 flere indbyggere i Hovedstadsregionen frem mod 2040.
- På de mest belastede motorveje i regionen er myldretiden siden 1993 steget fra to til fem timer.
- I Københavns Amt og yderamterne er trafikken på motorvejene blevet mere end fordoblet i perioden 1980 til 1998.
- Specielt den tværgående trafik i Hovedstadsregionen er steget kolossalt over de sidste ti år med dobbelt så meget som den ind- og udgående trafik – nemlig med 40 %.

2. Fakta om Ring 5

Folketinget vedtog helt tilbage i 1967 en projekteringslov for en Ringmotorvej, oprindeligt benævnt B5 og senere M5, som på grund af såvel frednings- og naturinteresser som faldende trafikefterspørgsel blev sat i bero. Sidstnævnte begrundelse blev fastslået i "Regionplantillæg 1982".

Som et alternativ til Ringmotorvejen planlagde man i stedet i 1993 etableringen af "Tværvæg" med forbindelse fra Høje-Taastrup til Måløv Knudepunkt og videre mod nord til forbindelse med Hillerødmotorvejen. Der var dengang tale om etablering af en 2-sporet vej - en vej af lavere standard end motorvej og muligvis også af lavere standard end motortrafikvej.

To forslag blev udarbejdet, hvoraf forslag 1 baserede sig på linieføringen for den tidligere planlagte Ringmotorvej M5 på strækningen fra Tune Landevej (Roskilde-Greve) i syd til Slangerupvej (Farum-Slangerup) i nord, og et forslag 2, der baserede sig på det forslag, der er indeholdt i Regionplan 1989 om at erstatte M5 med en 2-sporet vej, der delvis etableres ved nyanlæg, delvis ved benyttelse af eksisterende veje. Endelig skulle Tværvæg anlægges i seks etaper.

I forbindelse med den nye vejlov blev projekteringsloven for Tværvæg imidlertid ophævet, og det daværende trafikministerium meldte ud, at yderligere udbygning af Tværvæg fremover ville være en opgave for amtet. Dertil forventede Københavns Amt, at Hovedstadens Udvalgte i samarbejde med amtet tilvejebragte det nødvendige beslutningsgrundlag for Tværvæg. Siden da er udvidelsen af Tværvæg sat i bero. Det oprindelige anlæg af Tværvæg var altså på statslige hænder.

Selvom der er et presserende behov for at anlægge en regional vej på tværs mellem de ydre dele af byfingrene i Hovedstadsregionen, er udbygningsmulighederne i regeringens investeringsplan for ringtrafikken udeblevet. Dette til trods for de skitserede planer helt tilbage fra 1960'erne.

Status er, at man indtil dato har fået etableret den første etape af Ring 5, Tværvæg, mellem Sydvej i Høje-Taastrup Kommune og Holbækmotorvejen som en 2-sporet motortrafikvej. Denne delstrækning blev finansieret af staten, men senere overdraget til Københavns Amt som led i et større politisk forlig omkring ændring af ansvarsforholdene for forskellige vejstrækninger i Hovedstadsregionen. Derudover har Københavns Amt sammen med Frederiksborg Amt anlagt en 2 sporet landevej nord for Frederikssundsvej som en del af Tværvæg. Endelig har Københavns Amt anlagt en strækning af Tværvæg mellem Frederikssundsvej og den nye Kildedal Station på Frederikssundsbanen.

Det er vigtigt at understrege, at det fra starten har været planen, at Ring 5 skulle anlægges som en statsvej, hvilket vestegnskommunerne da også mener, at den fortsat skal.

3. Fordelene ved en Ring 5

Da fingerbystrukturen blev introduceret, lå de fleste arbejdspladser i det centrale København. I dag ligger mange arbejdspladser også uden for tæbyen. I takt med udflytning af både boliger og arbejdspladser fra det centrale København, er behovet for at "komme på tværs" i den regionale trafikstruktur blevet væsentlig større. Men på trods af et stigende behov for at komme på tværs af regionen er antallet af ringforbindelser fortsat meget lavere end antallet af radiale veje, og kapaciteten på ringvejene er ydermere lav.

Området vest for København er et vækstområde med mange arbejdspladser, hvor de trafikale forhold skal være i orden. Det er de ikke i dag. Det taber erhvervslivet penge på, og de mange pendlere, der er afhængige af et velfungerende vejnet, bruger alt for megen tid på vejene. Samfundsøkonomisk er det ikke rentabelt. Derfor er der heller ingen tvivl om, at der er brug for en udbygning af vejnettet på tværs af regionen. Der bør snarest planlægges etablering af en Ring 5,

så transittrafikken fra Nordsjælland til det sydlige og vestlige Sjælland ikke som i dag er tvunget til at køre gennem den centrale del af det Storkøbenhavnske område. Der ønskes en opprioritering af en ny Ring 5 med udgangspunkt i den nuværende Tværvej i Høje-Taastrup.

En udbygning af Ring 5 mod nord og syd bør være af regional interesse, og udbygningen skal tilgodese en tilslutning til de allerede etablerede motorveje – Hillerød/Helsingør motorvejene mod nord og Køge Bugt Motorvejen mod syd.

En Ring 5 bør endelig kunne rumme mulighed for udbygning med kollektiv trafik.

Fem gode grunde til at etablere Ring 5

Der er særligt fem gode grunde til at etablere Ring 5:

- Tværvejen er i dag en vigtig forbindelseslinje mellem Høje-Taastrup Transportcenter (med kombiterminalen) og det overordnede vejnet. Ca. 40 procent af godsmængden til og fra Hovedstadsregionen omlades i Høje-Taastrup Transportcenter. Adgangsvejen til Transportcentret er således væsentlig for godshåndteringen i Hovedstadsregionen, og den fremtidige udbygning af Transportcentret og tilhørende vejanlæg vil være af stor betydning for fremover at få mere gods transporteret på skinner. Der er således stort behov for at få Tværvejen udbygget til Ring 5.
- Ring 5 vil, når den er udbygget mod nord og syd være en vigtig tværgående vej mellem de radiale veje i Hovedstadsregionen.
- Ring 5 er et væsentligt element for at få det overordnede vejnet i Hovedstadsregionen til at hænge sammen. Uanset den besluttede udbygning af Køge Bugt Motorvejen må man forvente, at trafikken allerede om få år vil være vokset så meget, at den tilvejebragte kapacitet er opbrugt.

Her vil Ring 5 kunne være en aflastning for trafikken mellem Køge Bugt Motorvejen og Frederikssunds- og Roskildefingrene.

- Selv efter udbygningen af Motorring 3 og andre planlagte udbygninger, siger alle prognoser, at der er brug for en ny ringforbindelse allerede nu. I Trafikplan 2003 nævnes det, at der skal etableres en ydre Ring 5 med udgangspunkt i Tværvej ved Høje-Taastrup. Der lægges op til en forlængelse af Tværvej frem til Frederikssundsvej og på længere sigt en forlængelse i syd til Køge Bugt Motorvejen og i nord mod Helsingørsmotorvejen. Men i Trafikplanen står der også, at Ring 5 skal etableres i takt med, at integrationen i Øresundsregionen øges, og Ring 5 nævnes i sammenhæng med en investeringsperiode på 30-40 år.

- I forhold til etablering af veje andre steder i landet, vil etablering af en ydre Ring 5 være en forholdsvis billig statslig investering i forsøget på at styrke det tværgående vejnet i Hovedstadsregionen, idet Ring 5 i høj grad vil skulle etableres i åbent land. Desuden har ringvejen været på tegnebrættet siden 1960'erne, og det betyder, at terrænet i stort omfang er frilagt.

4. Statens ansvar for de tværgående veje

I regeringens lovforslag vedrørende kommunalreformen fremgår det bl.a., at der på vejområdet i fremtiden kun skal være to myndighedsniveauer. Tanken er, at amternes veje skal overdrages til henholdsvis staten og kommunerne. Hvad angår Københavns Amt er det planen, at stort set alle amtsveje overgår til kommunerne.

I forhold til Hovedstadsregionens udvikling – og for at de store statslige investeringer i det overordnede vejnet i regionen skal få den største samfundsøkonomiske værdi – er det efter vestegnskommunernes opfattelse af meget stor betydning, at staten overtager ansvaret for både den allerede etablerede del af

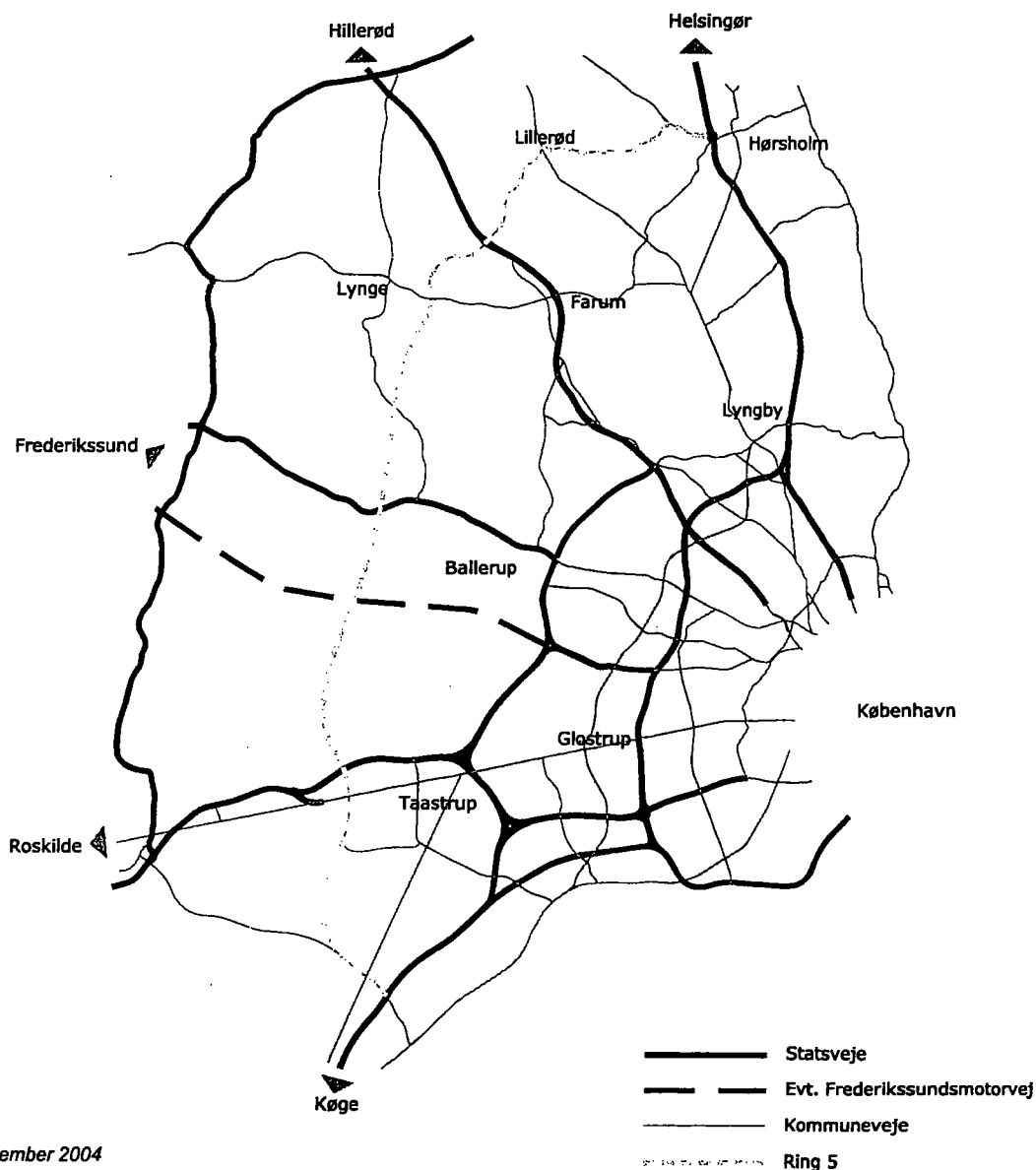
Ring 5 (Tværvæg), og den del, der snarest bør etableres, nemlig forlængelserne mod nord og syd.

Vestegnskommunerne opfordrer derfor til, at Ring 5 atter bliver gjort til den statsvej, som den oprindelig var. Hvis ansvaret for både de allerede etablerede og fremtidige dele af Ring 5 overføres til kommunerne, vil det i praksis betyde, at tværforbindelsen ikke bliver realiseret.

Der er kun én instans, der har økonomi til at løfte og gennemføre en anlægsopgave af denne størrelse, og det er og bliver staten. Det er en afgørende forudsætning, at staten tager et ansvar og bidrager økonomisk

til en bedre trafikafvikling i Hovedstadsregionen. Staten bør forpligte sig til at afhjælpe de mest belastede trafikårer i Danmark og må investere der, hvor behovet reelt er størst – og det gælder ikke mindst den tværgående trafik i Hovedstadsregionen.

Det er urealistisk at tro, at der alene lokalt kan rejses milliardbeløb til sådanne anlægsinvesteringer. Ring 5 er af regional og national betydning, og det kan ikke forventes, at ganske få kommuner skal lave massive besparelser på andre områder, for at der kan etableres et vejanlæg af overordnet betydning for trafikafviklingen på Sjælland.



Staten bør også tage ansvar for andre af de overordnede veje i Københavns Amt

I kommunalreformens lovforslag om fordeling af amtsvejene fremgår det, at det er intentionen, at der til kommunerne overføres de mest lokalt orienterede amtsveje, herunder veje med lav trafik og mange vejadgange. På statsligt niveau er det hensigten at etablere et sammenhængende overordnet vejnet. Der er her lagt vægt på sammenhængen med industri- og erhvervscentre, det internationale vejnet og understøttelsen af et fleksibelt arbejdsmarked.

Det kan derfor undre, at veje i Københavns Amt som for eksempel Ring 3, Roskildevej og Advedøre Havnvej nu bliver lagt over til kommunerne. Alle tre veje - og specielt Ring 3 - bærer en stor del af trafikken i Hovedstadsregionen, og må anses som hovedfærdselsårer med meget trafik, der forbinder den overordnede trafik og understøtter den omfattende pendling fra hele Sjælland mod København. Af disse grunde finder vi det uhensigtsmæssigt, at kommunerne nu får ansvaret for tre så vigtige overordnede veje. Ifølge de intentioner, der er anført i lovforslaget, bør staten netop hvad angår sådanne veje tage et ansvar.

5. Etablering af Ring 5

De otte kommuner på Vestegnen opfordrer staten til at overtage ansvaret for Ring 5 og til snarest at igangsætte etableringen af vejen. Hurtigst muligt bør der laves økonomiske beregninger og beregninger af den forventede trafikmængde på Ring 5.

Det er mange år siden, at det blev beregnet, hvor meget en ny Ring 5 kan aflaste det øvrige vejnet. Derfor er der brug for nye beregninger.

Disse beregninger skal bl.a.;

- tage udgangspunkt i at Ring 5 kobles direkte til Køge Bugt Motorvejen og Hillerød/Helsingør Motorvejene.

- tage højde for, at der i de kommende år vil blive langt flere beboere i Hovedstadsregionen.
- indregne den vækst i biltrafikken, der følger af den generelle vækst i samfundsøkonomien.
- tage højde for, at de stadig større ejendomspriser i Hovedstadsregionen vil betyde, at flere og flere vil bosætte sig andre steder på Sjælland, men fortsat skal ind til byen for at arbejde.

I forhold til økonomien tyder alt på, at der kan laves et anlæg, som økonomisk set er fornuftigt. Trafiktensiteten på vejen vil blive betragtelig, og udgifterne til at etablere Ring 5 vil ikke være voldsomme, fordi arealerne længe har været reserveret.

REKORDKONTROL
- 5 JAN. 2005
Betjentstuen

Trafikministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K.

Farum Kommune



Høring om omlægning af amsveje til statsveje eller kommuneveje

Teknisk Forvaltning skal hermed meddele, at Farum Byråd vil behandle sagen i løbet af januar 2005, hvorefter resultatet vil blive fremsendt.

Med venlig hilsen

Erik B. Frandsen

Afsender:
Drift og Anlæg
Sagsbehandler:
Erik B. Frandsen

Tlf. 77 43 41 28
Email:
ini@farum.dk

Dato: 4. januar 2005
Journalnr.:
05.01.00G01/1626078

Rådhusvej 2
3520 Farum

Tlf. 77 43 40 00
Mandag-Torsdag kl. 8 - 15
Torsdag tillige kl. 16 - 18
Fredag kl. 8 - 14

Fax 77 43 41 26

Personlig henvendelse:
Mandag-Fredag kl. 8 - 13
Torsdag tillige kl. 16 - 18

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET
31. JAN. 2005
BOKFØRT

18508
18509

Farumkommune



Lovforslag om ændring af vejlovene som følge af kommunalreformen

Trafikministeriet har den 1. december 2004 sendt udkast til lovforslag til høring.

Farum Kommune meddelte ved brev af 4. januar 2005 at Farum Byråd vil behandle sagen i løbet af januar 2005, hvorefter resultatet heraf vil blive fremsendt.

Farum Byråd har behandlet sagen ved sit møde den 25. januar 2005.

Byrådet vedtog, at det vil være en forudsætning for tilslutning til lovforslaget, at der fuldt ud kompenseres, herunder for planlagte anlægsinvesteringer. Særskilt gælder at staten skal vedstå amtets tilsagn om finansiering af rundkørsel ved Duemosevejs udbygning samt krydsombygninger ved Frederiksborgvej.

Der vedlægges mødesagen, som den blev forelagt Byrådet.

Endelig vedlægges kopi af Frederiksborg Amts brev af 11. december 2003. Amtet afgør med dette brev efter vejlovens § 5 en tvist om anlæg af Duemosevejs forlængelse. Det fremgår heraf, at Birkerød Kommune får lov til at anlægge en vej, at Farum Kommune skal udføre en del af en sti, og at Amtet vil anlægge en rundkørsel. Af den vedlagte mødesag fra Amtet fremgår det, at rundkørslen vil blive anlagt i 2006/2007 af Amtet, med 500.000 kr. i 2006 og 6.000.000 kr. i 2007.

Med venlig hilsen

Lars Carpens
Borgmester

Karsten Ole Knudsen
Kommunaldirektør

Afsender:
Teknisk Forvaltning
Sagsbehandler:
Per Christiansen
Civ. ing.
Tlf. 77434143
Email:
pec@farum.dk

Dato: 27. januar 2005
Journalnr.:
05.A09/1624952

Rådhusstorvet 2
3520 Farum

Tlf. 77434000
Mandag-Torsdag kl. 8 - 15
Torsdag tillige kl. 16 - 18
Fredag kl. 8 - 14

Fax 77434126

Personlig henvendelse:
Mandag-Fredag kl. 8 - 13
Torsdag tillige kl. 16 - 18

1
2-05
Trafikministeriet, 1. kontor
J.nr. 400-1
Dok. 143 1



7. Lovforslag om ændring af vejlovene som følge af kommunalreformen

J.nr.: 05.A09

Sagsid.: 1624952

Initialer: PEC

Åben sag

Anledning

Trafikministeriet har den 1. december 2004 sendt udkast til lovforslag i høring til en lang række organisationer med frist den 7. januar 2005. Forslaget er sendt til høring til bl. a. KL, men ikke til de enkelte kommuner.

Amternes opgaver efter vejloven deles mellem staten og kommunerne. Hovedændringerne i vejloven vedrører en ny fordeling af vejnettet, således at amternes 10.000 km veje fordeles med 2000 km til staten og 8000 km til kommunerne.

I Farum Kommune foreslås det, at alle amtsvejene overgår til kommunen. Det vil sige, at den ca. 4 km lange Frederiksborgvej samt Slangerupvej/ Bistrupvej der er 7 km overgår til Kommunen.

Lovforslagets § 24 er affattet således:

Forinden der træffes beslutning om anlæg, nedlæggelse af, forlægning af eller gennemførelse af større arbejder på kommuneveje, herunder væsentlige ændringer i tværprofilen 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 rutenummereret vej i øvrigt.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at overtagelsen af vejene fra amterne indebærer en vis meradministration, som imidlertid vil blive udlignet ved overførsel af personale fra amterne.

Herudover vil amternes udgifter til vejområdet blive overført til staten og kommunerne. Heri indgår amternes nettodriftsudgifter og nettoanlægsudgifter på vejområdet samt en forholdsmæssig andel af amternes direkte henførbare fællesudgifter til administration.

Fordelingen af amternes udgifter mellem kommunerne og staten sker på grundlag af en fordelingsnøgle, der afspejler de faktiske udgiftsdrivende faktorer på veje, der overføres til henholdsvis kommunerne og staten.

I fordelingsnøglen for driftsudgifter indgår amternes udgifter til drift opgjort i forhold til bl.a. vej- og sporklængder, trafikarbejde, andel af tung trafik samt areal og bygværker. Fordelingen af udgifter til anlæg er baseret på en gennemsnitsberegning af anlægsudgifter på amtsvejene i perioden 2001-2003. Fordelingen af fællesudgifter er opgjort efter samme procentfordeling som drift og anlæg til sammen.



Andre myndigheder

Som meddelt ved TMUs møde den 2. december 2004 har ni borgmestre i bycirklen skrevet til Trafikministeren, at de finder at et antal veje ud over dem der er nævnt i lovforslaget bør være statsveje, herunder Rute 207 fra A6 syd for Slangerup til Hillerødmotorvejen i Farum, d.v.s. Slangerupvej. Borgmestrenes begrundelser er at vejene enten er vigtige ringforbindelser eller er af stor vigtighed for den overordnede infrastruktur.

Amtsborgmesteren har ved breve af 16. december 2004 samt 3. januar 2005 fremsendt forslag til fællesudtalelse med samtlige borgmestre i kommunerne i Amtet til Trafikministeriet om et antal veje der bør være statsveje og ikke kommuneveje. Ingen af disse veje er beliggende i Farum Kommune.

Ved brev af 22. december 2004 har Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt fremsendt brev til Trafikministeriet om et antal veje, der bør være statsveje og ikke kommuneveje som angivet i lovforslaget. Det fremgår heraf, at Allerød Kommune finder at vej 520 Frederikssund- Farum bør være statsvej. Det vil sige Slangerupvej og Frederiksborgvej fra Slangerupvej til Værløse.

Teknisk Forvaltning skal bemærke, at ikke alle kommuner er kommet med forslag til veje de ikke vil overtage i det ovennævnte materiale. Forslagene ses ikke af det modtagne materialet at være koordineret i alle tilfælde. Allerød Kommune finder eksempelvis, at Kongevejen bør være statsvej, men der er ikke medtaget noget synspunkt om hvad Birkerød kommune mener om Kongevejen.

Foreløbig udtalelse

Teknisk forvaltning har meddelt Trafikministeriet, at sagen forventes behandlet af Byrådet i januar 2005.

Indstilling

Teknisk Forvaltning forelægger sagen uden indstilling.

Bilag

Kortbilag med vejnumre.

Beslutning fra Teknik- og Miljøudvalget den 13-01-2005

Brev fra 18 borgmestre i Frederiksborg Amt dateret 6. januar 2005 til Trafikministeriet blev udleveret.



Byråd
25-01-2005

Fmd. ini.

Det anbefales, at Trafikministeriet tilskrives om at Farum Kommune tager lovforslaget til efterretning.

Farum Kommune gør dog opmærksom på, at der også bør afsættes og overføres midler til ekstraordinære planlagte fremtidige anlægsaktiviteter.

Her gælder det specielt for Farum Kommune blandet andet Duemosevejs rundkørsel ved Bistrupvej samt krydsombygninger i "grå pletter" på Frederiksborgvej.

Alternativt skal rundkørsel på Duemosevej/Bistrupvej betales af Birkerød Kommune, som ønskede og fik gennemført Duemosevejs forlængelse gennem Farum.

Beslutning fra Økonomiudvalg den 18-01-2005

Økonomiudvalget fandt, at det vil være en forudsætning for tilslutning til lovforslaget, at der fuldt ud økonomisk kompenseres, herunder for planlagte anlægsinvesteringer. Særskilt gælder at staten skal vedstå amtets tilsagn om finansiering af rundkørsel ved Duemosevejs udbygning samt krydsombygninger på Frederiksborgvej.

Tiltrådt.

Beslutning fra Byråd den 25-01-2005

Tiltrådt.

18509

Teknik & MiljøTeknisk Forvaltning
Modtager
FREDERIKSBORG AMT

12 DEC. 2003

1606 826

Brev nr.
Sags nr. 1581096

05.01.08 601

Farum Kommune
Rådhuset
Rådhusvej 2
3520 FarumVej og Trafik
www.vejnet.fa.dk
Hillerød den 11. dec. 2003
J.nr. 9-04-526-1-01
ALC**Duemosevejs forlængelse**

Birkerød Kommune anmodede ved brev af 3. januar 2001 Frederiksborg Amtsråd om at være behjælpelig med at tilvejebringe grundlaget for gennemførelse af Duemosevejs forlængelse, jfr. vejlovens §5, Tvistigheder.

Frederiksborg Amtsråd har efter høring i Birkerød Kommune og Farum Kommune om synspunkter om Duemosevejs forlængelse truffet afgørelse jfr. vejlovens § 5 i tvistigheden mellem Birkerød Kommune og Farum Kommune således:

- Birkerød Kommune tillades at undersøge mulighederne for at anlægge sti og Duemosevejs forlængelse indenfor Farum Kommunes grænser med tilslutning i krydset Bistrupvej/Paltholmvej, linjeføringsforslag 1 i notat af 18. feb. 2003.
- Såfremt Birkerød Kommune ønsker vejen anlagt før Farum Kommunes prioritering heraf, og undersøgelserne giver mulighed herfor, kan vejen anlægges i hele sin udstrækning af Birkerød Kommune uden udgift, herunder udgifter til lokalplan m.v., for Farum Kommune.
- Udgifter til anlæg af rundkørsel afholdes af Frederiksborg Amt jfr. amtets investeringsplan.
- Der anlægges sti langs Duemosevejs forlængelse til Stavnsholt Gydevej. Stianlægget medtages i anlæg af Duemosevejs forlængelse. Udgifterne til projektering og anlæg m.m. fordeles mellem Birkerød og Farum kommuner i forhold til de konkrete anlægsudgifter indenfor hver kommunes grænser.
- Hver kommune for sig overtager vejbestyrelsesansvaret indenfor egne kommunegrænser, og hver for sig afholder udgifter til drift og vedligehold af vej og sti.

Amtsgården
Kongens Vænge 2
3400 HillerødTelefon 48 20 50 00
Ma-tor 10-14, fre 10-13
Giro 3 10 47 10

Telefax 48 20 57 99

E-mail teknil@fa.dk
http://www.frederiksborgamt.dkBilag til Trafikmin. 1.kt.
i.n. 400-1 -143- L1

- Der sættes ikke vilkår om, at Birkerød Parkvej skal føres under jernbanen som forudsætning for anlæg af Duemosevej i Farum Kommune.
- Frederiksborg Amt vil arbejde for, at Vejdirektoratet forbedrer til- og frakørsel fra Bistrupvej/Slangerupvej til Hillerødmotorvejen.

Til orientering vedlægges amtsrådets dagsorden og beslutning for Duemosevejs forlængelse.

Amtsrådets afgørelse kan, jfr. lov om offentlige veje § 4, for så vidt angår retslige spørgsmål påklages til Vejdirektoratet indenfor en frist af 4 uger fra meddelelse om afgørelse.

Med venlig hilsen



Allan Carstensen
Vejchef

Kopi til
Birkerød Kommune
Rådhuset
Stationsvej 36
3460 Birkerød

Indledning:

Birkerød Kommune og Farum Kommune har ikke kunnet opnå enighed om forlængelse af Duemosevej fra Birkerød til Bistrupvej i Farum.

Birkerød Kommune anmodede derfor ved brev af 3. januar 2001 Frederiksborg Amtsråd om at være behjælpelig med at tilvejebringe grundlaget for gennemførelse af Duemosevejs forlængelse, jf. vejlovens § 5, Tvistigheder.

Retsgrundlag:

Vejlovens § 5, stk 1: Tvistigheder mellem kommunale vejbestyrelser indbyrdes vedrørende vejvæsenet, afgøres af Amtsrådet.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med planlægningen af industrikvarteret ved Bregnerødvej ansøgte Birkerød Byråd i 1967 Frederiksborg Amt om principiel godkendelse af en vejforbindelse mellem Birkerød Parkvej og den projekterede landevej 526, (nuværende Bistrupvej) nord om Farum, med henblik på at skabe en kort og direkte forbindelse fra Hillerødmotorvejen til industrikvarteret. I 1972 nedsatte Frederiksborg Amtsråd et fællesudvalg af repræsentanter for de interesserede myndigheder til behandling af trafikproblemerne i Birkerødområdet.

Amtsrådet vedtog den 28. august 1975 at følge fællesudvalgets flertalsindstilling, idet Amtsrådet lagde vægt på, at Duemosevej snarest blev forlænget til landevej 526, Bistrupvej.

Herefter indgik Duemosevejs forlængelse som en forudsætning i planlægningen i såvel Frederiksborg Amt, som i Farum og Birkerød kommuner og kommunalplaner.

Farum Byråd vedtog i 1997 at lade Duemosevejs forlængelse udgå af kommuneplanen. Begrundelsen var bevaring af Stavnsholtkilen samt eksisterende trafikbelastning på Paltholmvej, som ligger i fortsættelse af Duemosevejs forlængelse til Bistrupvej.

For Birkerød Kommune er det meget væsentligt, at forlængelsen etableres, idet det vil aflaste byen for tung trafik

mødet, hvor også udvalgsformændene deltog, blev aftalt, at der arbejdes videre med det løsningsforslag, hvor Duemosevejs forlængelse tilsluttes i det nuværende signalregulerede kryds ved Bistrupvej/Paltholmvej.

I brev af 17. juni 2003 svarer Farum Kommune på Frederiksborg Amts høring om linjeføringer:

- 1: at Farum Kommune ikke har haft Duemosevej med i Kommuneplanen de sidste 7 år, hvorfor Birkerød Kommune ikke kan tilrettelægge deres infrastruktur ud fra en plan, der er baseret på, at der skal anlægges en vej i Farum Kommune.
- 2: Farum Kommune har ikke en så væsentlig interesse i vejen, at det kan begrunde, at der afsættes økonomiske midler hertil. De trafikale konsekvenser for Farum Kommune er, at der overflyttes nogle få tusinde køretøjer fra Høveltevej til Paltholmvej. Da der kun er registreret 1 materielskadeuheld på Høveltevej de seneste 10 år, kan det ikke begrunde, at Farum Kommune skal bruge midler på at anlægge Duemosevej og fremover foretage drift og vedligeholdelse af vejen.
- 3: Hvis Birkerød Kommune mener, at vejen er så væsentlig for deres infrastruktur, er Farum Kommune dog indstillet på at gå ind i et arbejde med at undersøge mulighederne for, at den kan anlægges under forudsætning af, at vejen anlægges uden udgift for Farum Kommune, og at den føres under jernbanen, så der derved skabes forbindelse til Kongevejen.
- 4: Det er endvidere en forudsætning, at stianlægget langs vejen mellem Birkerød og Stavnsholt Gydevej og en rundkørsel ved Bistrupvej/Paltholmvej etableres uden udgift for Farum Kommune.

Det skal hertil bemærkes, at Frederiksborg Amt tidligere har givet tilsagn om at etablere en rundkørsel i det signalregulerede kryds, såfremt Duemosevej forlænges. Rundkørslen er indarbejdet i investeringsplanen i 2006 og 2007.

Birkerød Kommune har som bemærkning til Farum Kommunes brev anført:

- 5: at Amdsrådet i overensstemmelse med udmeldingerne på mødet den 27. maj 2003 (med amtsborgmester og udvalgsformand) træffer beslutning om anlæg af vejen nu i overensstemmelse med linjeføring 1 i Rambøll's notat af 18. februar 2003,
- 6: at udgifterne til vejens anlæg i overensstemmelse med gængs praksis deles mellem Birkerød og Farum kommu-

ner således, at hver kommune betaler for anlægget indenfor egne grænser, samt

- 7: at Frederiksborg Amt betaler for etablering af rundkørsel i krydset Bistrupvej/Paltholmvej og i øvrigt søger de påtrængende forbedringer af tilkørsels-/frakørselsforholdene ved motorvejstilslutningen fremskyndet.

Det bemærkes endvidere, at Birkerød Kommune ikke finder, at der er grundlag for Farum Kommunes krav om sammenknytning af Duemosevejs forlængelse med Birkerød Parkvejs underføring under jernbanen. Underføringen har til formål at færdiggøre Birkerøds ringvejssystem og er således et internt vejanlæg, der alene berører Birkerød Kommune.

Vurdering:

Det er forvaltningens vurdering, at det er gængs praksis, at udgifterne til nyanlæg af veje på tværs af kommunegrænser normalt deles i mindelighed og efter fælles interesser i forhold til anlæggets omfang i hver kommune. Der er dog også tidligere gennemført vejanlæg i en nabokommune, som er finansieret af den kommune, der har de primære interesser i anlægget.

I dette tilfælde, hvor Farum Kommune vurderer ikke at have nogen væsentlig interesse i Duemosevejs forlængelse, fordi der hverken trafikikkerhedsmæssigt eller fremkommelighedsmæssigt vurderes behov for vejen på nuværende tidspunkt, vil Birkerød Kommunes ønske om vejens snarlige anlæg tvinge Farum Kommune til omprioritering af kommunens anlægsmidler. Alternativt vil Birkerød Kommune skulle vente, til Farum Kommune også erkender et behov for vejens anlæg og derfor medtager den i sin anlægsprioritering.

Da forvaltningen vurderer, at Birkerød Kommunes behov for Duemosevejs forlængelse er påtrængende for kommunen, og Birkerød Kommune derfor ønsker at fremme prioriteringen også i Farum Kommune, indstilles det at beslutte, at Birkerød Kommune tillades at undersøge mulighederne for at anlægge Duemosevejs forlængelse indenfor Farum Kommunes grænser med tilslutning i krydset Bistrupvej/Paltholmvej, linjeføringsforslag 1, og at det tillades Birkerød Kommune at lade vejen anlægge i Farum Kommune, såfremt undersøgelserne giver mulighed herfor.

Udgifterne til undersøgelser, projektering og vejanlæg indstilles afholdt af Birkerød Kommune for hele Duemosevejs forlængelse, såfremt Birkerød Kommune ønsker vejanlægget fremmet i forhold til Farum Kommunes prioritering. Efter

anlæg overdrages det anlagte vejstykke i Farum Kommune til Farum Kommune som vejbestyrelse.

Frederiksborg Amt afholder udgifterne til ombygning af det signalregulerede kryds Bistrupvej/Paltholmvej til rundkørsel i henhold til amtets investeringsplan. Såfremt vejanlægget gennemføres inden Frederiksborg Amts prioritering af ombygning af krydset, vil det eksisterende signalregulerede kryds blive justeret til at kunne regulere vejtilslutningen i den mellemliggende periode.

Forudsætningen om, at der samtidig anlægges sti langs vejen mellem Birkerød og Stavnsholt Gydevej, vurderes som en positiv forbedring af projektet. Da stianlægget er til væsentlig gavn for begge kommuners borgere, og da det er et behov, der er rejst af Farum Kommune, indstilles, at udgifterne hertil deles mellem Birkerød og Farum kommuner i forhold til anlægsudgifterne indenfor hver kommunes kommunegrænser.

For såvel sti som vejanlæg indstilles endvidere, at hver vejbestyrelse for sig vedligeholder vej- og stianlæg indenfor egne kommunegrænser, ligesom Frederiksborg Amt vedligeholder den kommende rundkørsel på Bistrupvej

Farum Kommune forudsætter endvidere, at Birkerød Parkvej føres under banen, og der skabes forbindelse til Kongevejen. Det er forvaltningens vurdering, at denne forudsætning ikke vedrører Duemosevejs forlængelse. Underføringen er en del af færdiggørelsen af et ringvejssystem i Birkerød by, der ikke berører forlængelsen af Duemosevej. Forvaltningen indstiller derfor, at der i Amtsrådets afgørelse ikke sker en sammenknytning af Birkerød Parkvejs underføring under banen med Duemosevejs forlængelse, men meddeles Farum Kommune, at Amtsrådet ikke kan tiltræde denne forudsætning.

Økonomi og personaleforhold:

Anlæg af Duemosevejs forlængelse foreslås finansieret som anført ovenfor. Frederiksborg Amt har på investeringsplanen for 2004 - 2007 afsat 500.000 kr. i 2006 og 6.000.000 kr. i 2007 til anlæg af rundkørsel. Der er ikke personalemæssige konsekvenser.

Information:

Pressemeddelelse.

“at såfremt Birkerød Kommune ønsker vejen anlagt før Farum Kommunes prioritering heraf, og undersøgelserne giver mulighed herfor, kan vejen anlægges i hele sin udstrækning af Birkerød Kommune uden udgift, herunder udgifter til lokalplan m.v., for Farum Kommune”.

Peter Kay Mortensen (A) deltog ikke i sagens behandling.

Beslutning:

Fremlagt i **AK** møde
den **20 NOV. 2003**
Sag nr. **11 14**

Tiltrådt.

Eva Nejstgaard (C), Uffe Thorndahl (C) og Sophie Løhde (V) deltog ikke i sagens behandling. I stedet deltog stedfortræderne Ove C. Alminde (C), Finn Hansen (C) og Palle Westergaard (V).



Fladså Kommune

- en del af Sjælland Syd

Økonomiudvalget

Lovvej 1

Mogenstrup

4700 Næstved

Trafikministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K

07 JAN 2005

Indjæntation

Vores jour.nr.: 149108

Sagsbehandler: oan

Mail: oan@fladssa.dk

Direkte tlf.: 88 52 10 66

6. januar 2005

Vedr.: Statens overtagelse af amtsveje i forbindelse med kommunalreformen. Høringssvar.

I forbindelse med udmøntning af kommunalreformen har Trafikministeriet den 1. december 2004 udsendt forslag til Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. til høring.

Forslaget har været forelagt Økonomiudvalget, som i den forbindelse skal fremkomme med følgende indsigelse i forhold til den fordeling af vejene, som der lægges op til i lovforslaget:

Fladså kommune ønsker at Vordingborg Landevej skal være statsvej og indgå som forbindelsesvej i kommende statsvejnet omkring Næstved by, således at forslaget til forlægning af hovedlandevej A22 fra Vester Egesborg over Hammer-Torup med forbindelse til Præstø Landevej bliver et samlet statsvejnet.

Udvalget ønsker endvidere at påpege, at det er vigtigt at indfaldsveje til Næstved by som er foreslået som statsveje bliver forbundet med statsvej.

Den nu udpegede Præstø Landevej som 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

Med venlig hilsen

Hans R. Hansen
Borgmester

Randi Madsen
Kommunaldirektør

Kopi til: Kommunernes Landsforening, Weidekampsgade 10,
Postboks 3370, 2300 København S.



Trafikminister
Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27,
1220 København K

Dato: 6. januar 2005
J.nr.: 00.01.A01-01/05
Brev nr.: 3667
ER/Lovforslag struktur.doc

Lovforslag til udmøntning af opgave- og strukturreformen.

Föreningen af Kommuner i Københavns Amt (FKKA) kan tilslutte sig den overordnede linie i lovforslagene til udmøntning af Regeringen og Dansk Folkepartis aftale om en kommunalreform, der er udsendt i høring den 1. december 2004.

FKKA kommunerne er enige i princippet om, at borgeren skal sættes i centrum og at borgerens hovedindgang til det offentlige skal være gennem kommunen.

FKKA må imidlertid konstatere, at dette overordnede princip generelt ikke har kunnet bryde de enkelte ministeriers sektortænkning. Ikke alle lovforslag i lovpakken lægger med tilstrækkelig klarhed op til en sammenhængende indsats. Her tænkes bl.a. på strukturreformens opgavefordeling på beskæftigelses-, familie-, social-, undervisnings- og skatteområdet. Det er ønskeligt at det fremtidige regelsæt, dvs. lovgivningen, udformes således, at statens organer indbyrdes kan medvirke til en sammenhængende administration og borgervenlig betjening i samspil med kommunerne.

FKKA kan generelt tilslutte sig de bemærkninger KL har fremsat til de enkelte ressortministeriers lovforslag i udtalelser dateret 22. december 2004. FKKA kommunerne har dog, ikke mindst på baggrund af de særlige forhold i Hovedstadsregionen, særlige bemærkninger til nedennævnte love/områder:

Beskæftigelsesområdet

Det er et stort skridt i den rigtige retning, at sætte borgeren i centrum frem for etablerede systemer, ved at der tages initiativ til etablering fælles jobcentre i kommunerne, som skal forestå indsatsen overfor såvel forsikrede som ikke forsikrede ledige. Især hilses det velkomment, at der åbnes mulighed for at etablere særlige C-jobcentre, hvor staten udøver sit myndighedsansvar for de forsikrede ledige gennem kommunalbestyrelsen, dvs. et enstrengt system.

En væsentlig mangel ved lovforslaget er imidlertid den uklare ledelses- og ansvarsplacering. Efter FKKA's opfattelse bør alle medarbejdere uanset ansættelsesforhold referere til den kommunale ledelse af jobcentret. Delt ledelse og instruktionsbeføjelse vil i mange tilfælde udgøre en barriere og vil for borgeren sløre billedet af hvem der er ansvarlig myndighed.

Det skal derfor anbefales, at der i FKKA området med et meget sammenhængende arbejdsmarked på tværs af kommune- og regionsgrænser etableres flere C-jobcentre som vil kunne vise forskelligheden i værdien af jobcentrenes organisering. FKKA forudsætter, at jobcentrene vil kunne drives i fællesskab af flere kommuner.

Erhvervsfremmeloven

Det er positivt, at erhvervsservice opgaven forankres entydigt hos kommunerne, og at det fortsat er frivilligt for kommunerne at udøve erhvervsudviklingsaktiviteter og erhvervsservice. Det forudsættes at de nuværende statslige og regionalt anvendte midler fremover tilføres kommunerne.

Det er ligeledes fornuftigt, at lovforslaget gennem etableringen af vækstfora lægger op til en organisering af erhvervsfremmeindsatsen, der vil styrke samarbejdet mellem de offentlige myndigheder og det private erhvervsliv. Imidlertid kan det, når disse vækstfora skal udarbejde en erhvervsudviklingsstrategi baseret på det aktuelle områdes lokale vækstvilkår specielt i Hovedstadsregionen blive problematiske. Det vil i Hovedstadsregionen blive vanskeligt at opnå en optimal geografisk opdeling, som både kan varetage tværregionale opgaver i form af et sammenhængende Sjællands arbejdsmarked og samtidig løse de forskellige lokale vækstvilkår og udfordringer. Loven er samtidig udformet således at den ikke fremmer samarbejde mellem flere kommuner om opgaveløsningen.

Diversiteten i erhvervsudviklingen i Hovedstadsregionen kunne forslås løst gennem etablering af et overordnet vækstforum for regionen i tæt samarbejde med et vækstforum for region Sjælland. Samtidig skulle der kunne åbnes mulighed for at der under det overordnede vækstforum kan etableres lokale vækstfora, som dækker et særligt udviklingsbehov og bygger på en allerede eksisterende indsats omkring erhvervsfremme. Der kan her i Hovedstadsregionen peges på eksisterende samarbejder som Vestegnens erhvervsknudepunkt og Erhvervssamarbejdet i Frederikssundfingeren.

Det sociale område

Det hilses velkomment, at kommunerne overtager myndigheds- og finansieringsansvaret på hele det sociale område, herunder overtager driften af de nuværende amtskommunale botilbud til børn og unge med sociale og adfærdsmæssige problemer. Placeringen af opgaven så tæt på borgeren som muligt minimerer risikoen for gråzoner og kassetænkning, og giver de bedste muligheder for at finde en god løsning til den enkelte borgers behov.

Derfor er det vigtigt, at regionernes driftsforpligtelser i forhold til specialinstitutioner for børn og unge begrænses mest muligt. Specielt i FKKA området har kommunerne store og gode erfaringer med drift af specialinstitutioner, ligesom kommunerne har gode erfaringer med mellemkommunalt samarbejde på området.

FKKA skal derfor opfordre til, at disse erfaringer indgår i vurderingen af hvilke konkrete amtslige institutioner, der skal videreføres i kommunalt regi. På samme måde anbefaler FKKA, at de medarbejdere i amtet, der i dag beskæftiger sig med rådgivning i børnesager placeres i kommunerne, hvor der er opbygget ekspertise og faglige miljøer, og hvor de pågældende medarbejders faglige viden og kompetence vil komme til mere direkte nytte i børnesagerne end ved eventuel placering / videreførelse i en selvstændig rådgivningsenhed.

Der er således allerede i dag ikke stor kvalitativ forskel eller forskel i sværhedsgraden på de sager, der "sendes" til Amtet og de sager der løses lokalt.

Specialundervisningsområdet

FKKA er tilfredse med, at kommunerne nu får ansvaret for al undervisning efter folkeskoleloven. En entydig ansvarsfordeling fjerner den hidtidige risiko for dobbeltvisitation, dobbeltadministration og kassetænkning. Det vil derfor være ønskeligt, at det endelige lovforslag præciserer, at kommunernes myndighedsansvar for specialundervisningen også gælder de børn, der går i regionale tilbud, herunder specialpædagogisk bistand til småbørn.

Lovforslaget lægger op til at forbedre mulighederne for at skabe undervisnings- og andre tilbud i nærmiljøet samt at skabe sammenhæng til det sociale område. Især på børne- og ungeområdet er det vigtigt, at der i praksis er nær sammenhæng mellem specialundervisningsområdet og det sociale område. Dette gælder både for børn og unge med sociale og adfærdsmæssige problemer og børn og unge med fysiske/psykiske handicap.

I den forbindelse skal FKKA ikke undlade at gøre opmærksom på, at der ikke er konsistens i valget af de mest specialiserede lands- eller landsdelsdækkende undervisningstilbud som regionerne efter lovforslaget fortsat skal drive. I FKKA området er Geelsgaardskolen med landsdækkende undervisningstilbud for børn og unge med multiple funktionsnedsættelser nævnt i lovforslaget. FKKA skal her ikke undlade at pege på, at Kirkebækskolen, der godt nok er etableret efter særforborgens udlægning, og derfor måske ikke er ministeriet bekendt, giver det samme undervisningstilbud.

Planloven

FKKA kan overordnet hilse lovforslaget velkomment, herunder at der indføres et særligt afsnit om planlægningen i Hovedstadsområdet, der også efter gennemførelsen af kommunalreformen vil bestå af mere end 30 kommuner med sammenhængende bolig-, erhvervs- og trafikstruktur. Imidlertid vil de foreslåede restriktive og detaljerede bestemmelser virke hæmmende for udviklingen af Hovedstadsområdet.

De 18 FKKA kommuner finder, at:

- Fingerbyen fortsat skal være grundlaget for byudviklingen i Hovedstadsområdet.
- Byudviklingen skal tilrettelægges således, at den ikke medfører stigninger i pendlingstrafikken.
- Hele "håndfladen" og de inderste dele af byfingrene er "stationsnære" og skal udnyttes optimalt og ældre erhvervsområder skal kunne revitaliseres.
- Kommunerne i de ydre dele af Fingerbyen og uden for Fingerbystrukturen må, hvis de ønsker del i byudviklingen acceptere en strammere regulering af det åbne land.
- De grønne kiler må forlænges/udvikles i takt med byudviklingen langs byfingrene.

FKKA er derfor enig i, at planlægningen i Hovedstadsområdet skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres, og at byudvikling og lokalisering af byfunktioner sker med hensyntagen til den kollektive trafik.

Dette bør imidlertid ikke sikres gennem de foreslåede detaljerede og statiske bestemmelser, hvor gældende regionplanretningslinier samt stationsnærhedsprincippet ophøjes til lov. Dette vil f. eks. betyde, at den nødvendige revitalisering af ældre erhvervsområder i FKKA kommunerne kan blive umulig at gennemføre. Der henvises bl.a. her til det af Miljøministeriet, HUR og de otte vestegnskommuner iværksatte fælles dialogprojekt – "Revitalisering af Vestegnen" – som netop arbejder med en modernisering af stationsnærhedsprincippet, udvikling af begrebet "kollektiv trafikbetjening" og muligheder for at revitalisere ældre erhvervsområder.

Planlægning bør være et dynamisk redskab til at håndtere aktuelle udfordringer, og FKKA kommunerne kan derfor ikke acceptere den foreslåede begrænsning af kommunernes planlægning i hovedstadsområdet.

FKKA vil i stedet foreslå, at Miljøministeren hvert 4. år i dialog med kommunerne udarbejder retningslinier for planlægningen i hovedstadsområdet. En sådan model vil sikre en demokratisk proces omkring rammerne for planlægningen i lighed med det øvrige land. Endvidere vil en sådan model sikre, at lokaliseringspolitikken løbende udvikles i dialog med kommunerne og at plansystemet også for Hovedstadsområdet bliver fleksibelt og dynamisk.

Vejloven

Efter FKKA's opfattelse er der ingen tvivl om at de væsentligste amtsveje i Hovedstadsområdet bør overgå til Staten og ikke til kommunerne.

Af lovforslagets bemærkninger (§ 6 – side 25) fremgår det, at de overordnede principper for ud-møntning af strukturreformaftalen, er:

- at de overordnede veje skal samles i staten og
- at fordelingen skal ske på grundlag en række specifikke kriterier og hensyn og på grundlag af objektive kriterier.

Det bærende princip er, at alle lokalt orienterede amtsveje, herunder veje med lokalpræg, dvs. lav trafik og mange vejadgange skal overgå til kommunerne. Derimod skal de amtsveje, der indgår i en struktur der skal sikre et sammenhængende overordnet vejnet mellem de større byer, transportknudepunkter og internationale trafikforbindelser overgå til staten. Det vil for alle parter være uacceptabelt hvis f.eks. kommunerne langs Frederikssundsvej eller langs Roskildevej tillader sig at lade lyssignalerne korrespondere svarende til den enkelte kommunes lokale behov, frem for at lade behovet for afvikling af den regionale trafik styre.

Det fremgår imidlertid af bilag 1 til forslaget til ændring af vejloven mv., at alle veje i Københavns Amt skal overgå til kommunerne. Dette må derfor være i direkte i strid med strukturreformaftalens intentioner og principper og betragtes som meget problematisk.

Dette underbygges af Trafikministeriets Trafik- og Miljøplan for Hovedstadsområdet, hvoraf det fremgår, at selvom man styrker den kollektive trafik, vil der ske en klar vækst i biltrafikken og at denne vækst især vil påvirke motorvejsnettet i hovedstadsområdet.

Det er erkendt at motorvejsnettet i Københavnsområdet langt fra kan sikre en forsvarlig trafikafvikling. Sammenholdes det med et markant samfundstab som følge at tidstabt bør og skal der sikres en forbedring af trafikafviklingen i Hovedstadsområdet og her indgår helt naturligt de overordnede amtsveje. Flere af disse veje har også betydelig vægt i relation til industri- og erhvervscentrene og dermed Hovedstadsområdets konkurrenceevne.

Det er konstateret og erkendt, at der i dag er trængselsproblemer på stort set alle veje i Københavns Amt. Trængslen medfører et tidstab, som udgør et økonomisk tab for samfundet som helhed og dette tab er skønsmæssigt beregnet til en størrelsesorden, der gør det samfundsmæssigt velbegrunderet at tage initiativer til at begrænset tabet ved en forbedring af trafikafviklingen.

Staten skal 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.

Endelig skal det anføres, at det på landsplan generelt foreslåede fordelingstal af amternes vej-udgifter må betyde, at staten på trods af det i bilaget til lovforslaget anførte, må planlægge at overtage væsentlige amtsvejstrækninger i det nuværende Københavns Amt. Skulle dette ikke være tilfældet vil der være tale om en uacceptabel forfordeling til stor skade for FKKA kommunerne.

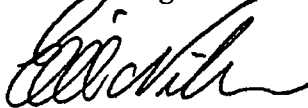
Økonomi generelt

Afslutningsvis skal FKKA udtale en generel bekymring for økonomien, ikke mindst på baggrund af erfaringerne fra det område af struktur- og opgavereformen der er længst fremme, nemlig skatte- og inddrivelsesopgaven.

FKKA lægger afgørende vægt på, at lovforslagene - som medfører, at der skal flyttes mange penge mellem stat, amt og kommune - og den dertil knyttede kompensation samlet set ikke fører til ændringer i den økonomiske balance mellem landsdelene, og at kompensationen er beregnet ud fra de faktiske omkostninger.

Det er vigtigt, at de økonomiske og personalemæssige konsekvenser på de enkelte områder er vel-dokumenterede og gennemanalyserede, og ikke løst funderet på elastiske antagelser om synergi- og stordriftsfordele. En ordentlig gennemførelse af opgave- og strukturreformen forudsætter derfor, at staten følger principperne i Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT), og således at det i sammenhæng med en kommende udlignings- og finansieringsreform økonomisk og ressourcemæssigt hænger sammen med den ændrede opgaveportefølje i den enkelte kommune.

Med venlig hilsen



Erik Nielsen

Erling Rørdam

Kopi af brev sendt til Indenrigs- og Sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen

cc. Beskæftigelsesminister Claus Hjort Frederiksen
Finansminister Thor Pedersen
Miljøminister Connie Hedegaard
Skatteminister Kristian Jensen
Socialminister Eva Kjær Hansen
Trafikminister Flemming Hansen
Undervisningsminister Ulla Tørnæs
Økonomi- og Erhvervsminister Bendt Bendtsen
KL

067647 16.DEC 04

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Modtaget i 1. kontor

- 5 JAN. 2005

Dato	Sagsbehandler	Brev eni/ahj/2004/Fl. Hansen rute 28.doc	Journal nr. 1.00-15
------	---------------	--	------------------------

Kære Flemming Hansen

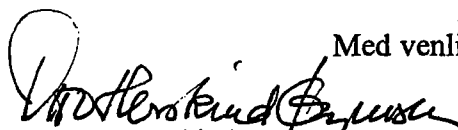
Trafikministeriet har offentliggjort udkast til forslag til ændring af flere love i forbindelse med udmøntning af kommunalreformen. Som led heri skal de fleste amtsveje overgå til kommunerne, mens de overordnede veje overgår til staten.

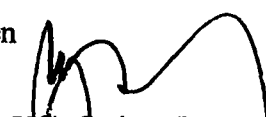
Vi har noteret os, at statsvejene skal sikre effektive forbindelser til og fra de vigtigste trafikknudepunkter herunder havne og lufthavne. Endvidere at staten skal varetage veje med betydelig vægt i relation til industri og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer.

Vi er enige i, at rute 28 fra motorvejen til Billund og længere mod vest skal være en statsvej. Men det må samtidig undre, at rute 28 mellem Vejle og Fredericia i lovudkastet ikke er foreslået klassificeret som statsvej. Denne vejstrækning, der har en betydelig trafik og over en længere strækning er udbygget til motortrafikvej, betjener flere transportrelaterede virksomheder med stor distribution ud fra Fredericia. Det gælder bl.a. Fredericia Bryggeri, Coca Cola og Dansk Shells olieaffinaderi, ligesom rute 28 har forbindelse til en af landets betydeligste havne, Fredericia Havn.

På den baggrund vil vi opfordre dig til at få rute 28 mellem Vejle og Fredericia indarbejdet i det kommende statsvejnet.

Med venlig hilsen


Otto Herskind Jørgensen
amtsborgmester


Uffe Steiner Jensen
borgmester

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

6. januar 2005

Kære Flemming Hansen,

Vi har i Frederiksborg Amt med tilfredshed noteret, at der ved revision af vejloven påregnes overført en række overordnede veje til staten, herunder Kronprins Frederiks Bro og vejnettet omkring broen, samt rute 6 fra Helsingør til Køge.

Der vil dog fortsat være overordnede vejstrækninger i Frederiksborg Amt, som ikke er medtaget som statsveje på trods af, at de har en særdeles væsentlig betydning for trafikafviklingen i hele området.

Det er samtidig vejstrækninger, som efter vores opfattelse bør høre med til det fremtidige hovedlandevejsnet, fordi det er veje, der - jfr. strukturaftalen af 24. juni 2004 - sikrer effektive forbindelser til de vigtigste trafikknudepunkter, herunder havne samt veje, der indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer.

Vi vil derfor anmode om, at følgende veje medtages som hovedlandeveje:

Ldv. 527 Isterød – Æbelholt Kloster (Isterødvejen) på strækningen fra Helsingørmotorvejen til Hillerød (Overdrevsvej), km. 23,291 til km. 33,249. Isterødvejen er medtaget som statsvej på den efterfølgende strækning fra Hillerød til Frederiksværk. Strækningen fra Hillerød til Helsingørmotorvejen er en af de centrale vejstrækninger for Nordsjælland, som forbinder hele området med Helsingørmotorvejen. Der er på strækningen registreret en årsdøgntrafik varierende mellem 10.200 og 14.400 biler pr. døgn.

Ldv. 113 Hillerødmotortrafikvejens forlængelse til Helsingø på strækningen fra km. 38.315 til km. 44.300 (fra Isterødvej til Helsingø). Strækningen betjener hele nordkalotten af Nordsjælland og er den overordnede forbindelsesvej til Hillerødmotorvejen for området. Der er i 2003 registreret en årsdøgntrafik på strækningen på 14.700 biler pr. døgn.

Ldv. 107 Frederiksværk – Hundested og Landevej 511 Amtsvejen i Hundested. Vejstrækningen er vejforbindelse til det overordnede vejnet fra Hundested Havn, der er udlagt som regionalt/internationalt søtransportcenter. Havnen er udskibningshavn for såvel store og tunge transporter som meget omfangsrige transporter. Derfor påregnes ovennævnte vejstrækning også at indgå i det kommende "røde vejnet". Der er på strækningen registreret en årsdøgntrafik i 2003 varierende mellem 7.600 biler og 11.700 biler pr. døgn.

Ldv. 113 Hillerødmotortrafikvejens forlængelse til den 3-benede rundkørsel, Ldv. 503 (Helsingør-Frederiksværk) fra den 3-benede rundkørsel til Mårum og Ldv. 534 (Kagerup-Gilleleje) fra Mårum til Gilleleje.

Endelig bør udstrækningen af ldv. 109 korrigeres for fejl i kilometreringsen:
Ldv. 109, Nyrup – Helsingør: Den angivne længde i bilag 1 er korrekt, men stationeringen skal ændres fra 38.0904 – 39.0796 til 38.0155 – 39.0796.

Med venlig hilsen



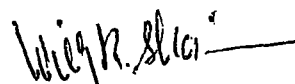
Jørgen Christensen
Amtsborgmester
Frederiksborg Amt



Eva Nejtgaard
Borgmester
Allerød Kommune



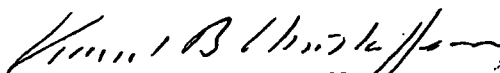
Ove C. Alminde
Borgmester
Birkerød Kommune




Willy Eliassen
Borgmester
Stenløse Kommune



John Hemming
Borgmester
Fredensborg-Humlebæk Kommune



Knud B. Christoffersen
Borgmester
Frederikssund Kommune



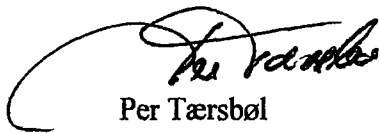
Helge Friis
Borgmester
Frederiksværk Kommune



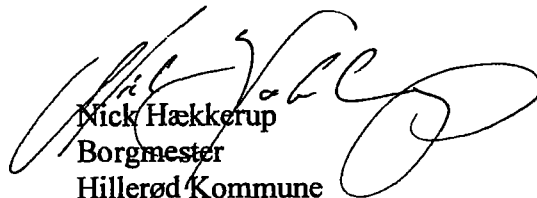
Jannich Petersen
Borgmester
Græsted-Gilleleje Kommune



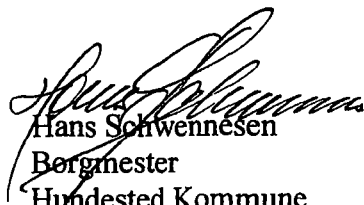
Claus Lange
Borgmester
Helsing Kommune



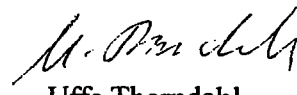
Per Tærsebøl
Borgmester
Helsingør Kommune



Nick Hækkerup
Borgmester
Hillerød Kommune



Hans Schwennesen
Borgmester
Hundested Kommune



Uffe Thorndahl
Borgmester
Hørsholm Kommune



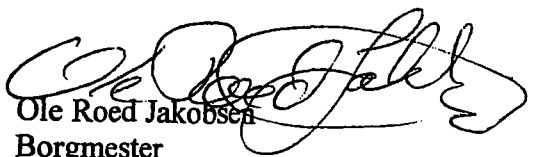
Ole Find Jensen
Borgmester
Jægerspris Kommune



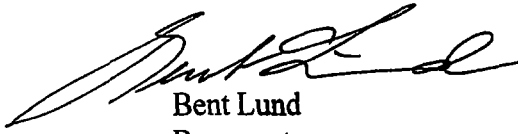
Olav Aaen
Borgmester
Karlebo Kommune



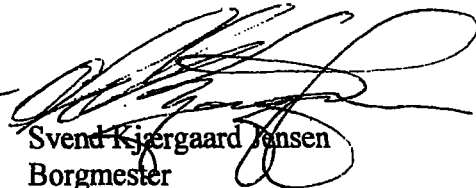
Hans Henning Bjørnsen
Borgmester
Skibby Kommune



Ole Roed Jakobsen
Borgmester
Skævinge Kommune



Bent Lund
Borgmester
Slangerup Kommune



Svend Kjærgaard Jensen
Borgmester
Ølstykke Kommune



Fuglebjerg - Hashøj

Fællesforvaltningen for teknik og miljø

Den 4. januar 2005

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

- 5 JAN. 2005

Betjentstuen

J.nr.: sagsid 303200

Fremtidig vejstruktur omkring Næstved.

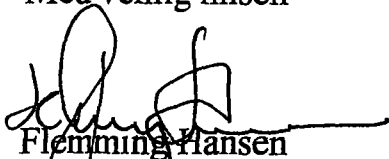
I lovændringerne på vejområdet i forbindelse med implementeringen af strukturreformen foreslås det, at de nuværende amtsveje i området omkring Ny Næstved mod Slagelse, Ringsted, Rønnede, Bårse samt Vestre Ringvej (til Vordingborgvej) opklassificeres til statsveje.


Forslaget indebærer, at der ikke opnås sammenhæng i statsvejnettet omkring Næstved, hvilket ellers er intentionerne med lovforslaget, og hvilket der opnås stort set alle andre steder i landet.

På baggrund af ovenstående vurderer kommunalbestyrelsen i Fuglebjerg kommune ikke, at Ny Næstved kommune 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, der skal forbinde det kommende statsvejnet gennem Næstved.

Med venlig hilsen


Flemming Hansen
teknisk chef


Ole Jakobsen
ingeniør

kopi til KL, Weidekampsgade 10, postboks 3370, 2300 Kbh. S

Notat

Strukturreformen - Lovforslag på vejområdet - Høringssvar

Trafikministeriet har den 1. december 2004 sendt 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)« til høring. Høringen har frist til den 7. januar 2005.

Fyns Amtsråd har i sit møde den 3. januar 2005 besluttet at sende dette høringssvar. Svaret angår alene specifikke fynske forhold. Hovedsynspunktet er, at Fyn, især Vestfyn, bliver forfordelt med statsveje. Der er angivet en række vejstrækninger, som bør overvejes som fremtidige statsveje.

A – Om proceduren for fremtidig klassificering af de hidtidige landeveje

Fyns Amtsråd finder det positivt, at landevejenes nærmere fordeling mellem staten og de nye kommuner fastlægges af Folketinget i umiddelbar tilknytning til de ændringer, som strukturreformen betyder for selve vejlovene.

Fyns Amtsråd vurderer, at man herved får en hurtigere afklaring af den endelige fordeling. Det vil være til fordel for overdragelsesprocessens forløb og for de nye vejbestyrelser; men det vil ikke mindst have stor betydning for de mange medarbejdere på vejområdet, hvis fremtidige arbejdsliv er nært forbundet med den detaljerede beslutning om vejenes fremtidige klassifikation.

B – Om sammenhængen til statens vejopgaver i henhold til strukturaftalens ordlyd

Fyns Amtsråd noterer sig, at det i lovforslagets bemærkninger bl.a. er anført, at staten skal 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 samt veje der understøtter et fleksibelt arbejdsmarked med øget pendling.

C – Om statens vejopgaver på Fyn og i andre dele af Danmark

Fyns Amtsråd finder, at lovforslagets bilag 1 forfordeler Fyn, navnlig Vestfyn.

Lovforslagets bilag 1 opregner 101 landevejstrækninger, der skal klassificeres som hovedlandeveje pr. 1. januar 2007. Det drejer sig om i alt 1.980,1 km vej.

Strækningerne fordeler sig over hele landet som vist i *tabel 1*.¹ Det fremgår, at kun ca. halvt så stor en andel af de fynske landeveje overgår til staten end tilfældet er for landet som helhed.

Amt	Landevejsnet Km.	Klassificeres som hovedlandevej		
		Strækninge	Længde, km.	Andel
København	193,9	0	0	0 %
Frederiksborg	460,9	10	105,4	22,9 %
Roskilde	256,4	5	57,6	22,5 %
Vestsjælland	654,1	6	105,0	16,1 %
Storstrøm	760,5	7	91,3	12,0 %
Fyn	1.009,5	3	110,0	10,9 %
Sønderjylland	1.147,0	9	209,3	18,2 %
Ribe	631,4	9	190,8	30,2 %
Vejle	683,3	4	92,2	13,5 %
Ringkøbing	891,0	14	316,4	35,5 %
Århus	1.006,3	12	206,6	20,5 %
Viborg	797,9	9	204,1	25,6 %
Nordjylland	1.201,9	13	291,1	24,2 %
Alt	9.694			

Tabel 1. Antal og længde af landevejsstrækninger, der klassificeres som hovedlandevej.

Kilder: Lovforslaget samt vejsektoren.dk.

Tabel 2 viser, hvordan trafikarbejdet, opgjort på grundlag af årsdøgntrafikken (ÅDT), tilgodeses.

Det fremgår, at staten overtager 12 % af ÅDT-trafikarbejdet på de fynske landeveje, således at statsvejnettet i fremtiden betjener 52 % af ÅDT-trafikarbejdet på de hidtidige fynske stats- og amtsvejnet. På landsplan er de tilsvarende andele 29 % henholdsvis 60 %.

Man skal erindre sig, at broderparten af trafikarbejdet på det nuværende statsvejnet på Fyn sker på den *Fynske Motorvej*, og at en meget betydelig del af denne trafik er ren transittrafik mellem Bælterne.

Turundersøgelsen i 1999 viste, at godt og vel halvdelen (54 %) af den årsdøgntrafik, der passerede Storebæltsforbindelsen, kørte direkte over Fyn til Lillebæltsbroen. Den trafikmængde, der her var tale om, svarer til 36 % af det ÅDT-trafikarbejde, der i dag kan findes på den *Fynske Motorvej*.

Et tilsvarende billede tegner sig for den tunge trafik, blot er en endnu større andel ren transittrafik over Fyn.

Trafikken over Storebælt er steget pænt siden 1999. Det samme er transittrafikken over Fyn. Dagens transittrafik leverer altså en del mere, end den anførte del af trafikarbejdet den *Fynske Motorvej*.

Konsekvensen af det store transittrafikarbejde på Fyn er, at selv om statens andel af ÅDT-trafikarbejdet på Fyn svarer nogenlunde til landsgennemsnittet, så er det alligevel en betydelig mindre andel af det regionale. fynske trafikarbejde, som det nuværende statsvejnet betjener end tilfældet er i det øvrige land set under ét. Det samme gælder den tunge trafiks trafikarbejde.

¹ Kommunevejsstrækningen på Bornholm er ikke medtaget i tabellen.

Fyn er altså i udgangspunktet forfordelt. Med den beskedne andel af det fynske amtsvejnets trafikarbejde, som det er lagt op til, at staten skal overtage, bliver forfordelingen endnu mere udtalt.

Amt	ADT-arbejde			Statens andel		
	Statsvej	Amtsvej	Nærvej	Hurtig	Overbær	Herfor
København	1.850	1.036	0	64 %	0 %	64 %
Frederiksborg	555	1.182	393	32 %	33 %	55 %
Roskilde	1.215	672	236	64 %	35 %	77 %
Vestsjælland	1.001	1.083	312	48 %	29 %	63 %
Storstrøm	681	1.014	267	40 %	26 %	56 %
Fyn	1.218	1.425	164	46 %	12 %	52 %
Sønderjylland	587	1.354	379	30 %	28 %	50 %
Ribe	290	826	354	26 %	43 %	58 %
Vejle	1.359	1.263	218	52 %	17 %	60 %
Ringkøbing	406	1.209	576	25 %	48 %	61 %
Århus	1.323	1.864	573	42 %	31 %	60 %
Viborg	361	945	408	28 %	43 %	59 %
Nordjylland	1.120	1.424	504	44 %	35 %	64 %
	966	566	60			60

Tabel 2. ADT-trafikarbejdet på det hidtidige stats- og vejnet og på det fremtidige statsvejnet. ADT-trafikarbejdet er opført i mio. vognkm pr. år.

Kilde: VIS, driftsversion december 2004.

D – Om en række af de fynske landeveje

Neden for er en række enkelte vejstrækninger kommenteret. Listen er ikke en komplet opregning af de amtsveje, som efter Amtsrådets skøn kan komme på tale som fremtidige statsveje.

1. **Ad Rute 43 – Odense-Faaborg.** Fyns Amtsråd oplyser, at amtet har planlagt at bygge forbindelsesvej fra Rute 43 ved Heden/Nr. Søby mod øst (syd om Nr. Lyndelse) til *Svendborgmotorvejens* tilslutningsanlæg ved Årslev.

Forbindelsesvejen vil være den naturlige adgang til motorvejsnettet fra Faaborg. Forbindelsesvejen vil medføre en aflastning af den nordlige del af rute 43 og af rundkørslen ved tilslutningsanlæg <51> på den *Fynske Motorvej*. Forbindelsesvejen er under projektering. Den forventes i givet fald at kunne påbegyndes i marken i 2006.

Den planlagte forbindelsesvej bør indgå i statsvejnettet.

Fyns Amtsråd bemærker endvidere, at Fyns Amt har besluttet at anlægge cykelstier langs *Volderslevvej* i Odense på strækningen fra Hjallesø til Volderslev (km 7,0 – km 8,5). Cykelstierne forventes åbnet inden udgangen af 2006.

2. **Rute 44 – Svendborg-Faaborg.** Fyns Amtsråd oplyser, at amtet har besluttet at anlægge cykelsti langs *Sundvejen* i Faaborg på strækningen fra *Sundstien* til *Sundagervej* (km 26,6 – km 27,3)₁₉₉₆.

Cykelstien var oprindeligt med i projektet, da Fyn Amt i 1990-erne anlagde *Sundvejen* for Vejdirektoratet, men måtte af økonomiske grunde tages ud. Cykelstien forventes åbnet inden udgangen af 2006.

3. **Rute 8 – Nyborg-Bøjden.** Fyns Amtsråd erindrer om, at Vejdirektoratet og Fyns Amt p.t. anlægger omfartsvej nord om Trunderup (øst for Kværndrup). Anlægsarbejdet udføres i forbindelse med anlæg af *Svendborgmotorvejen*.

Rute 8 forlægges til omfartsvejen og kommer så til at følge Rute 9 mod syd til den nuværende krydsning mellem Rute 8 og Rute 9.

4. **Aflastningsvej for den Fynske Motorvej (E20).** Fyns Amtsråd skal pege på, at den gamle hovedvej A1 (*landevej 501-547-703-734*) udgør aflastningsvejnet for den stærkt belastede *Fynske Motorvej (E20)*.

På strækningen mellem Odense og Lillebælt har der i de senere år hyppigt været trafiknedbrud, hvor motorvejstrafikken er henvist til at benytte landevejen over vekslende strækninger. Man må forvente, at dette problem stiger kraftigt fremover på grund af den stigende trafik.

En udbygning af den *Fynske Motorvej* til to gange tre kørespor på strækningerne syd om Odense og mellem Odense og Lillebæltsbroen indgår derfor i handlingsplan, som Folketinget vedtog i efteråret 2003.

Den østlige strækning af den *Fynske Motorvej*, altså mellem Odense og Storebæltsbroen, er endnu ikke tilsvarende belastet af trafiknedbrud; men også her er trafikken i støt stigning. Det kan derfor forudses, at også denne strækning vil have behov for udbygning inden for en kortere årrække.

Fyns Amtsråd mener på den baggrund, at der er et overordnet strategisk behov for at opretholde aflastningsfunktionen på den parallelt løbende gamle vej intakt – i alle fald mindst indtil E20 er udbygget til to gange tre kørespor.

Der er ligeledes behov for koordinering af arbejder på motorvejen og på parallelvejens delstrækninger. Vejen bør derfor indgå i statsvejnettet.

Sammen med aflastningsvejen bør forbindende stikveje mellem den *Fynske Motorvej* og den gamle hovedvej A1 være statsveje.

- Øst for Odense drejer det drejer sig om *landevej 552*.
- Vest for Odense er der tale om *landevej 630* samt om (korte) dele af *landevej 533*, *landevej 504*, *landevej 617*, *landevej 619* og *landevej 629*.
- Omkring selve Odense er der flere muligheder for at sikre forbindelser.

5. **Vejbetjening af Vestfyn (Assens-området).** Fyns Amtsråd skal pege på, at Assens er center for forarbejdning af sukkerroer med mange (årstidsbestemte) tunge transportere, bl.a. fra Sjælland. Det vestfynske område er endvidere afhængigt af gode muligheder for pendling til Odense og til Trekantområdet.

Området knyttes til motorvejsnettet ad to overordnede vejforbindelser, dels rute 168 (*landevej 505* til motorvejstilslutning <52> Odense SV), dels rute 313 (*landevej 609-619-629* til motorvejstilslutning <57> Nr. Aaby).

Begge vejforbindelser bør indgå i et fremtidigt statsvejnet.



GIVE KOMMUNE

RÅDHUSBAKKEN 9
7323 GIVE

TLF. 7971 1000
FAX 7971 1195
E-postgive@give.dk
www.give.dk

Dok. 11510

Trafikministeren
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dato	J.nr.	Dok.nr.	Henvendelse
6. januar 2005		offentlige veje	Villy Dahl Johansen

Klassificering af amtsveje til statsveje


Give Kommune vil hermed tilkendegive at rute 176 Billund-Give Hampen bør klassificeres som statsvej.

I lovforslaget er vejen ikke klassificeret som statsvej.

Netop rute 176 har i vores område stor betydning som rute til Billund Lufthavn, som er et nationalt trafikknudepunkt. Statsvejnettet skal netop sikre effektive forbindelser til de vigtige trafikknudepunkter som f. eks lufthavne. Billund Lufthavn er landets næststørste lufthavn og er af stor betydning for det midtjyske lokalområde

Jeg finder, at vejen falder ind under de kriterier, der er opstillet for de veje staten overtager drifts- og vedligeholdelsespligten for.

Med venlig hilsen


Villy Dahl Johansen
borgmester


Jørgen Christiansen
kommaldirektør

Kopi til KL

Forvaltning for Skat og Teknik

Teknisk afdeling



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET
10 JAN. 2005
Befjertstuen

Søndergade 54 8883 Gjern
Telefon 87 560 560
Fax 87 560 561 · Giro 507-0341
raadhuset@gjernkommune.dk
www.gjernkommune.dk

Dato 5. januar 2005
Sagsbehandler Knud Pedersen
Lokalnummer 87560556
Journalnummer 04-416

E-mailadresse
knud.pedersen@gjernkommune.dk

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Efter forslag overgår 29,641 km amtsveje til kommunevej første januar 2007.
Det drejer sig om amtsvej nr.:

- 619 Voel – Låsby
- 621 Resenbro – Holmstol
- 641 Låsby – Toustrup Mark
- 459 Kongensbro – Vejerslev
- 460 Silkeborg – Allingålyst

Via KL er kommunen opfordret til at kommentere forslaget direkte til Trafikministeriet.

Gjern Kommune har umiddelbart kommentarer til vejstrækning nr. 460 Silkeborg – Allingålyst – Randers.

Det er en væsentlig vejstrækning, som forbinder centerbyerne Silkeborg og Randers.

Vejen, som indtil sidste vejreform i 1999, var statsvej, trænger imidlertid meget hårdt til udbygning og forbedring. De senere år har andelen af tung trafik været stærkt stigende og det betyder, at specielt de bløde trafikanter har meget dårlige vilkår på vejstrækningen.



En udbygning af vejen var tidligere startet i Gjern Kommune, men gik i stå ved amtets overtagelse af vejen.

På sigt vil den kommende motorvejsetape Låsby - Pårup medføre en stigende trafikmængde på vejstrækningen.

For bedre at skabe mulighed for at vejen udbygges og forbedres foreslår Gjern Kommune derfor, at vejen igen pr. 1. januar 2007 overgår til staten.

Med venlig hilsen


Herluf Rahr
udvalgsformand


Ingvar Bomholdt
forvaltningschef

Kopi sendt til KL, Weidekampsgade10, 2300 København S



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

TEKNIK OG MILJØ

Birkevang 214
3250 Gilleleje
Tlf 48 38 83 00
Fax 48 38 83 22
www.ggk.dk

Åbningstider:
Man.-tors. 10.00 - 14.00
Tors. også 16.00 - 18.00
Fre. 10.00 - 12.00

Telefontider:
Man-tors. 09.00 - 14.00
Tors også 16.00 - 18.00
Fre. 09.00 - 12.00

Kopi til KL ved Rasmus Tengvad

INDKOMMET

Gilleleje den: 03-01-2005
Sag nr. : 2004/10070

- 4 JAN. 2005

Betjentstuen

Vedrørende fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Lovændringerne på vejområdet som en del af implementeringen af strukturreformen er udsendt i officiel høring med frist den 07.01.2004.

Ved brev af 07.12.2004 meddeler KL ved Rasmus Tengvad, at KL som høringsberettiget agter at indgive høringssvar. Ved samme brev meddeler KL at de ikke er i stand til at vurdere forhold vedr. konkrete vejstrækninger og kommuner, der måtte have bemærkninger hertil opfordres til at fremsende disse direkte til Trafikministeriet.

Henvendelsen er blevet behandlet i Udvalget for Teknik og Miljø på møde den 15.12.2004.

På baggrund af Udvalgets drøftelser, tilkendegav Udvalget, at landevej 534 fra Motortrafikvejen (landevej 113) og mod nord til Gilleleje samt landevej 503 fra Helsingør til Frederiksværk bestemt bør sikres som statsveje.

Udvalget finder, at ovennævnte strækninger af hensyn til den overordnede infrastruktur bør være en naturlig del af det overordnede statsvejnet. Dette understøttes tillige af reformslagets retningslinier om, at de strækninger, som overføres til staten, skal sikre effektiv forbindelse til og fra de vigtigste trafik-kundepunkter, herunder havne, lufthavne og grænseovergange.

Det indgår endvidere, at staten skal have ansvaret for veje, som indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer, veje der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet og vejstrækninger, der indebærer varetagelse af opgaver med henblik på at understøtte et fleksibelt arbejdsmarked, herunder opgaver som følge af øget pendling.

Landevej 534 er p.t. utidssvarende og derfor ikke karakteriseret ved at have få vejadgange, men ved etableringen af Helsingør-Gilleleje vejen (som er planlagt), vil den bringes op på en tidssvarende standard og således også trafik-sikkerhedsmæssigt naturligt indgå som en del af statsvejnettet.

5
1-05
Trafikministeriet
J.nr. 400-1
Dok. 31 2

Kopi af dagsordenspunkt vedlægges til orientering.



Med venlig hilsen

 Jan Ferdinandsen
Udvalgsformand

 Mogens Norup Thomsen
Teknisk chef

Udvalgssag



Udvalg	Udvalget for Teknik og Miljø
Møde	15-12-2004
Forventet behandlingsforløb	
Status	Færdigbehandlet
Type	Beslutning
Åben/lukket	Åben

Sagsoplysninger**Indhold i dagsordenpunkt****Overskrift:** Kommunalreform - Vejområdet**Baggrund/sagsfremstilling**

I forbindelse med en høringsrunde om omlægning af amtsveje til statsveje opfordrer bestyrelsen i Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt alle kommuner i amtet til at give en tilbagemelding senest den 20.12.2004 om omlægningen af amtsveje til statsveje.

I reformforslaget tænkes amtsvejene fordelt mellem kommunerne og staten.

Hovedparten af amtsvejene tænkes overført til kommunerne, heriblandt veje med lav trafik og mange vejadgange. De mest overordnede amtsveje overføres til staten. De strækninger som overføres til staten skal sikre effektiv forbindelse til og fra de vigtigste trafikknudepunkter, herunder havne, lufthavne og grænseovergange.

Derudover skal staten have ansvaret for veje, som indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer, veje der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet og vejstrækninger, der indebærer varetagelse af opgaver med henblik på at understøtte et fleksibelt arbejdsmarked, herunder opgaver som følge af øget pendling. I regeringens oprindelige reformforslag var det angivet, at ca. 80% af amtsvejene skulle overføres til kommunerne.

I det udarbejdede lovforslag er der ikke foreslået, at nogen amtsvejene i Græsted-Gilleleje Kommune overdrages til staten.

Teknik og Miljø er af den opfattelse, at det ikke er rimeligt, at landevej 534 (Græstedvejen, Pårupvej, Græsted Stationsvej, Mårumvej samt forlængelsen til Hillerødmotorvejen) overdrages til kommunen. Af hensyn til den overordnede infrastruktur bør vejen fremover være en naturlig del af det overordnede statsvejnet - tillige understøttet af ovenstående retningslinier.

Strækningen er p.t. utidssvarende og derfor ikke karakteriseret ved at have få vejadgange, men ved etableringen af Helsingø-Gilleleje vejen (som er planlagt), vil den bringes op på en tidssvarende standard og således også trafikikkerhedsmæssigt naturligt indgå som en del af statsvejnettet.

Lovgrundlag

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). Ligger i sagen.

**Økonomi**

Af reformforslaget fremgår det, at der skal udarbejdet en fordelingsnøgle, hvorefter driftsmidler fordeles mellem stat og kommuner. For anlægsprojekter er der lagt op til en konkret vurdering på baggrund af foreliggende planer og kontrakter. Såfremt landevej 534 overdrages til Kommunen er det således usikkert, hvorvidt Kommunen tildeles bidrag til etablering af de ikke igangsatte dele af Helsing-Gilleleje Vejen

Personaleforhold**Miljøforhold**

Uændrede miljøforhold

Bilag

Brev af 15.11.2004 fra Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt incl. kortbilag: Nuværende amtsveje og Nuværende hovedlandeveje og landeveje, der foreslås klassificeres som hovedlandeveje pr. 01.01.2007

Indstilling

Teknik og Miljø indstiller til Udvalget for Teknik og Miljø

1. at fremsende høringssvar med henstilling om, at landevej 534 overdrages til staten.

Beslutning

1. Udvalget tilkendegav, at landevej 534 fra Motortrafikvejen (landevej 113) og mod nord til Gilleleje samt landevej 503 fra Helsingør til Frederiksværk bestemt bør sikres som statsveje.
Udvalget godkendte endvidere Teknik og Miljø's forslag af 15.12.2004 til besvarelse af KL's henvendelse af 07.12.2004 om fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.



Orientering til UTM vedr. punkt 150 den 15.12.2004.
Strukturreform - Vejområdet.

Fordeling af Amtsveje

Efterslæb

KL orientere ved brev af 07.12.2004 om at de vil indgive høringssvar i overensstemmelse med vanlig praksis vedr. lovændringerne på vejområdet i forbindelse med implementeringen af strukturreformen.

KL ser sig imidlertid ikke i stand til at vurdere forhold vedrørende overdragelse af konkrete vejstrækninger. Foreningen vil derfor afholde sig fra at kommentere den del af forslaget og opfordre i stedet til at de kommuner, som måtte have bemærkninger til fordelingen, at de meddeler dette direkte til Trafikministeriet med kopi til KL.

KL orientere tillige om, at de forhandler med ministeriet om den samlede økonomiske kompensation for overtagelse af amtsveje. Til brug for en vurdering af, om amternes samlede ressourceforbrug står i rimeligt forhold til opgavernes omfang, beder KL om at få oplyst, om der vedrørende amternes veje og bygværker er et særligt vedligeholdelsesefterslæb, som KL skal være opmærksom på.

Teknik og Miljø har ikke overblik over vedligeholdelsesstandarderne af Amtets bygværker. Det kan dog oplyses at Amtet gennemføre jævnlige genereltersyn, og efter behov særundersøgelser, af deres bygværker, og at der i forlængelse heraf gennemføres vedligeholdelsesarbejder.

Med hensyn til amtets veje er det ligeledes indtrykket, at der jævnligt føres tilsyn og foretages nødvendige vedligeholdelsesarbejder.

Det vurderes dog hensigtsmæssigt, overfor KL at bemærke, at landevej 534 (som beskrevet i punktet) er i en væsentlig lavere standard end hvad der kunne forventes, og at der på denne strækning er tale om et vist efterslæb. Dette efterslæb vedr. også kapacitets og trafikikkerhedsmæssige problemer, som det vil være nødvendigt at tage hånd om indenfor en kortere årrække - gennem etablering af den planlagte Omfartsvej jf. nedenstående

Første etape af en totaludbygning af landevej 534 i form af ny Omfartsvej omkring Græsted er igangsat (ca. kr. 50 mio.) og forventes færdigudført ultimo 2005. Over en kommende årrække forventes etape 2 og 3 hhv. syd og nord for Græsted Udført. Udgifterne vurderes til kr. 100-150 mio.. En VVM-undersøgelse med Hvidbog er p.t. under udarbejdelse. Der bør tages hensyn til disse udgifter i forbindelse med den økonomiske kompensation, hvis vejen - mod forventning skal overtages af kommunen.

Endelig er der på hovedparten af de nuværende amtsveje et vist efterslæb med hensyn til kapacitet og trafikikkerhed.

Høringssvar fra Helsing Kommune

Plan- og Miljøudvalget i Helsing Kommune har behandlet henvendelsen fra Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt den 06.12.2004, og besluttet at:

"Forvaltningen udarbejder udkast til høringssvar til Kommuneforeningen.

Vejføringens Frederiksværk-Helsingør og Gilleleje-Helsing-Hillerød prioriteres højt som statsveje sammen med forbindelsen

Frederiksværk-Frederikssund-Ølstykke-Stenløse-København."

Høringssvar fra Frederiksborg Amt

Frederiksborg Amt har endnu ikke truffet politisk beslutning i sagen, men på administrativt plan oplyses, at holdningen er, at Isterødvej, Hundestedvej og Motortrafikvejens forlængelse indtil Helsingør bør være statsveje.



Amtet er sindet at udarbejde en samlet henvendelse fra Nordsjælland vedr. de 3 nævnte veje, idet det søges koordineret med Borgmestrene i Nordsjælland.

Amtets holdning er således ikke sammenfaldende med Græsted-Gilleleje Kommunes og Helsingør Kommunes holdning.

Den 14.12.2004 Dorethe Pedersen

HEDENSTED KOMMUNE
Teknisk afdeling



Niels Espesvej 8
8722 Hedensted
TELEFON 79 74 11 11
POSTGIRO 501 5871
E-post: raadhus@hedensted.dk
Internet: www.hedensted.dk

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

10 JAN 2005

Dato: : 6. januar 2005
Sagsbehandler : HK-HOS
ESDH dok : 754483
ESDH sag : 754479
Telefax :
Direkte tlf.nr. : 79 74 12 58
E-mail : hos@hedensted.dk

Høringssvar til forslag til Lov om offentlige veje.

Ministeriet har udsendt Forslag til ændring af lov om offentlige veje i høring. I forslaget til lovændringen er indeholdt et forslag til fordeling af de nuværende amtsveje mellem fremtidige statsveje og kommuneveje.

I bemærkningerne til lovforslaget er angivet de kriterier der lægges til grund for at en amtsvej overgår til staten. På baggrund af disse kriterier skal Hedensted Kommune herved tilkendegive, at den strækning af rute 30 der ligger mellem rute 13 og rute 60 (motorvej E45) også bør klassificeres som statsvej.

Med venlig hilsen


Jørn Juhl Nielsen


Johan Stadil Petersen

Hillerød Kommune

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.



Borgmesteren
Frederiksværksgade 39
3400 Hillerød
Tlf.: 4820 2020
Fax.: 4824 1881

TRAFIKMINISTERIET

07 JAN 2005

Indkomne

6. januar 2005

uk

J.nr.05.01.00G00

Id.2004/16238 005

Høringssvar om omlægning af amtsveje til statsveje

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt har i brev af 15. november 2004 bedt om en tilbagemelding fra alle kommuner i amtet om omklassificering af amtsveje til statsveje.

Hillerød Kommunes bemærkninger er ved en beklagelig fejltagelse desværre ikke kommet med i kommuneforeningens svar til Trafikministeriet i brev af 22. december 2004.

Jeg vil derfor bede om, at kommunens bemærkninger indarbejdes i kommuneforeningens brev.

Vi har gennemgået alle amtsveje som ligger i Hillerød Kommune og har følgende anbefalinger:

- Vej 104 (Overdrevsvejen): Vejen er en del af rute 6 og bør ses i sammenhæng med vej 141 (Roskildevej), vej 108 (del af Isterødvejen) og vej 140 (Fredensborgvej). Rute 6 er en primærrute der forbinder Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge. Ruten har stor betydning for den overordnede trafikafvikling mellem større byer. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 106 (Herredsvejen): Vejen er en del af rute 16 og bør ses i sammenhæng med vej 113 (Hillerødmotortrafikvejen), som også er en del af rute 16, der forbinder København, Hillerød Frederiksværk og Hundested. Vejstykket er en naturlig forbindelse fra Hillerødmotortrafikvejen til Frederiksværk og Hundested. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 108 (del af Isterødvejen, strækningen fra Fredensborgvej til Overdrevsvejen): Vejen er en del af rute 6 og 19. Vejen bør ses i sammenhæng med vej 141 (Roskildevej), vej 104 (Overdrevsvejen) og vej 140 (Fredensborgvej) og den øvrige strækning af vej 527 (Isterødvejen). Rute 6 er en primærrute som forbinder Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge. Ruten har stor betydning for den overordnede trafikafvikling mellem større byer. Rute



19 er en primærrute der forbinder København, Isterød og Hillerød, Æbelholt fortsætter direkte over i rute 16. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.

- Vej 113 (Hillerødmotortrafikvejens forlængelse, fra Herredsvejen og mod nord til Isterødvejen): Vejen er en del af rute 267. Vejstrækningen er en naturlig forlængelse af Hillerødmotortrafikvejen, der i forvejen er en statsvej. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.

Vej 113 (Hillerødmotortrafikvejens forlængelse, fra Isterødvejen til vej 503). Strækningen er en del af rute 267 som forbinder Hillerød, Helsingør og Tisvildeleje. Derudover vil Hillerødmotortrafikvejen om nogle år sikkert skulle udbygges til en rigtig motorvej. Set i dette lys vil det være hensigtsmæssigt allerede nu at definere vejen som en statsvej. Dette forslag svarer ikke til lovforslagets anbefalinger.

- Vej 140 (Fredensborgvej). Vejen er en del af rute 6 og bør ses i sammenhæng med vej 108 (del af Isterødvejen), vej 104 (Overdrevsvejen) og vej 141 (Roskildevej). Rute 6 er en primærrute der forbinder Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge. Ruten har stor betydning for den overordnede trafikafvikling mellem større byer. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 141 (Roskildevej): Vejen er en del af rute 6 og 53. Vejen bør ses i sammenhæng med vej 140 (Fredensborgvej), vej 108 (del af Isterødvejen) og vej 104 (Overdrevsvejen). Rute 6 er en primærrute der forbinder Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge. Rute 53 er en primærrute der forbinder Hillerød, Frederikssund og Holbæk. Ruten har stor betydning for den overordnede trafikafvikling mellem større byer. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 515 (Helsingøvej): Vejen er ikke en del af en rute i Hillerød Kommune. Vejen har kun lokal betydning. Derfor bør denne vejstrækning til kommunegrænsen overgå til Hillerød Kommune. Således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 518 (Lyngøvej): Vejen er en del af rute 233, som er en sekundær rute. Vejen har kun lokal betydning. Derfor bør denne vejstrækning til kommunegrænsen overgå til Hillerød Kommune. Således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 527 (Isterødvejen) strækningen fra Fredensborgvej til Æbelholt Kloster: Vejen er en del af rute 19, som er primærrute der forbinder København, Isterød, Hillerød og Æbelholt og fortsætter direkte over i rute 16. Ruten har stor betydning for den overordnede trafikafvikling mellem større byer. Derfor bør denne vejstrækning være statsvej, således som det fremgår af lovforslaget.

Vej 527 (Isterødvejen) strækningen fra Overdrevsvejen til kommunegrænsen: Vejen er en del af rute 19, som er en primærrute der forbinder København,



Isterød og Hillerød, Æbelholt og fortsætter direkte over i rute 16. Strækning har den samme opbygning, længde, bredde, trafikbelastning og indretning, som den øvrige del af Isterødvejen, som efter lovforslaget skal være statsvej. Derfor bør hele Isterødvejen i fremtiden være statsvej. Dette forslag svarer ikke til lovforslagets anbefalinger.

- Vej 533 (Nødebovej): Vejen er en del af rute 227 som er en sekundær rute. Vejen har kun lokal betydning. Derfor bør denne vejstrækning til kommunegrænsen overgå til Hillerød Kommune. Således som det fremgår af lovforslaget.
- Vej 545 (Københavnsvej): Vejen er en del af rute 201, som er en sekundær rute. Vejen har kun lokal betydning. Derfor bør denne vejstrækning til kommunegrænsen overgå til Hillerød Kommune. Således som det fremgår af lovforslaget.

For de amtsveje som vi anbefaler som statsveje gælder generelt, at vejene er store og har en gennemgående betydning for den overordnede trafikafvikling i regionen. Vejene er dele af det overordnede rutenet, som forbinder landsdele og større byer. Alle vejene har store biltrafikmængder. Derfor er det vigtigt, at sikre en ensartet vejstandard således at bilisterne får den samme vejoplevelse - vedligeholdelsesstandard, såsom belægning, snerydning, skiltning mv. - uanset hvilken kommune vejene er beliggende i.

Tilsvarende er det vigtigt, at sikre en ensartet koordinering af udbygning og ombygning af disse veje, såfremt dette bliver aktuelt frem i tiden. Det vil derfor være naturligt at disse veje overgår fra amtsveje til statsveje.

Det forudsættes, at der med de amtsveje, som Hillerød Kommune skal overtage, følger tilsvarende økonomiske midler til drift og vedligeholdelse, samt at vejene er i en god vedligeholdelsesstand på overtagelsestidspunktet.

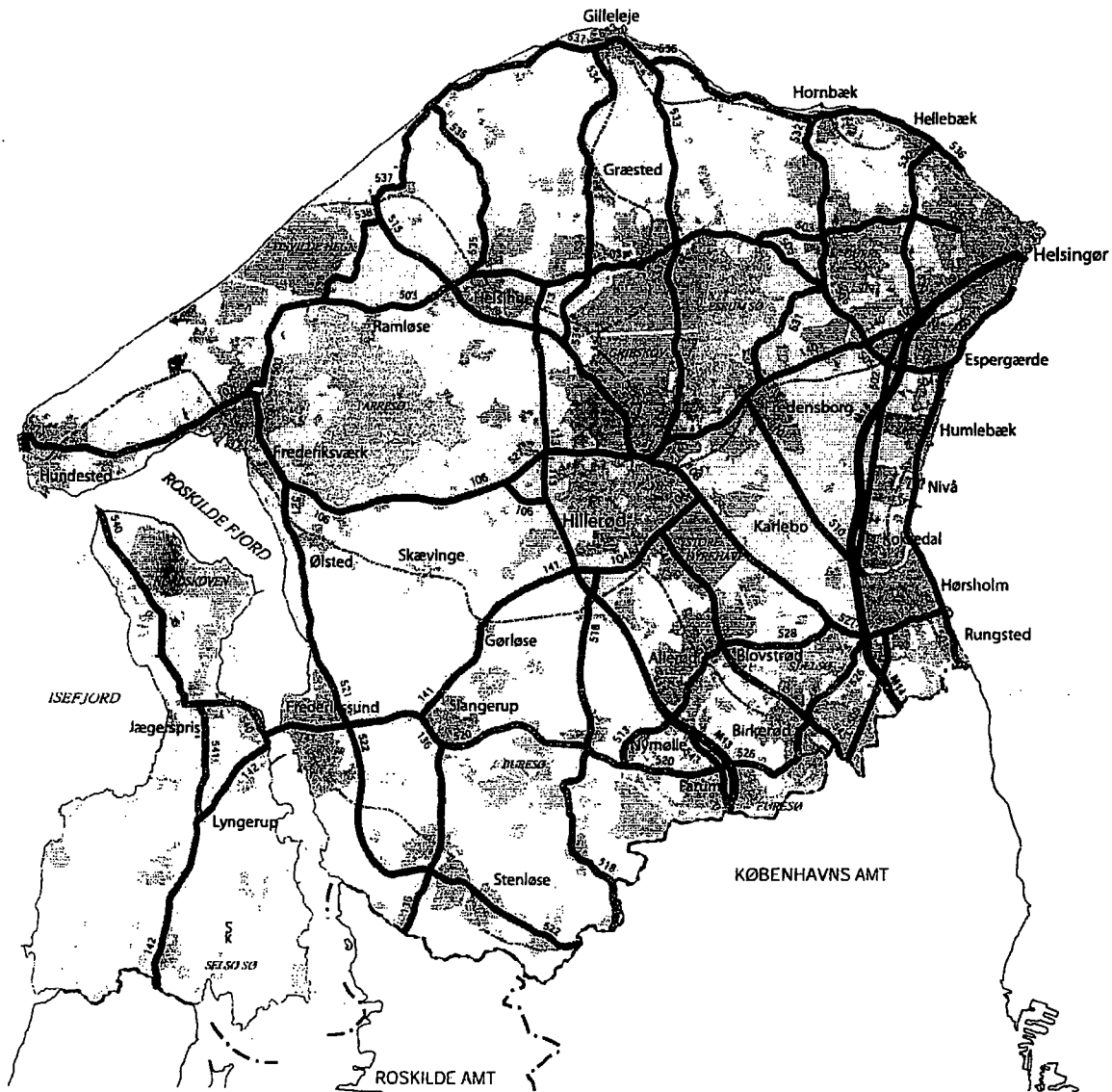
Med venlig hilsen




Nick Hækkerup
borgmester

Bilag : Kort over nuværende amtsveje der klassificeres som stats- og kommunale veje fra 1. januar 2007. Kortbilaget er en del af lovforslaget.



Kort over nuværende amtsveje der klassificeres som stats- og kommuneveje fra 1. januar 2007



-  Amtsveje der pr. 1.1.2007 klassificeres som statsveje
-  Amtsveje der pr. 1.1.2007 klassificeres som kommuneveje
-  Statsveje



HOLSTEBRO KOMMUNE

3.1

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dato: 23-12-2004
Sagsnr.: 00.18.00K04/0001-2004
Henv. til: Karina Elbrønd
Tlf.: 9611 7044

Høringssvar vedr. lovforslag om kommunalreformen

Holstebro Kommunes forvaltning har gennemgået ministeriets lovforslag vedr. kommunalreformen. I den forbindelse skal forvaltningen komme med følgende bemærkninger

Vedr. forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, m.v.

Ad § 1, nr. 20

Det bør præciseres, om § 24 også omfatter arbejde på de kommunale rutenummerede veje.

Der mangler en klar præcisering af hvad "større arbejder" er, og en stillingtagen til hvem der vurderer, om et arbejde er større eller mindre.

Der er nævnt trafiktekniske midler og signaler m.v. som et eksempel på høringspligt. I den forbindelse skal det nævnes, at det findes særdeles uhenigtsmæssigt, hvis kommunen ikke kan ændre et signalanlæg indenfor f.eks. ringvej uden at sende projektet i høring hos Vejdirektoratet.

Det bør præciseres hvilke tidsfrister Vejdirektoratet kan operere med som svar på et høringspligtigt projekt. Vejdirektoratet bør stille de nødvendige ressourcer til rådighed, så Kommunen kan få et hurtigt svar på alle forespørgsler.

Det synes uklart, om der er en vejledende afstand fra "arbejdet" til statsveje og rutenummerede veje, eller om det gælder hele kommunevejens længde.

Endvidere bemærkes det, at lovforslaget tilsyneladende medfører en betydelig forøgelse af, hvad der skal spørges om, og at dette kan betyde uhenigtsmæssige forskydninger og forsinkelser i projekters udførelse.

Vedr. forslag til lov om trafikselskaber

Generelt skal Holstebro Kommune gøre opmærksom på, at det er vigtigt, at der bevares en nærhed, således at kommunerne stadig har indflydelse på egne forhold indenfor den kollektive trafik i kommunen. Som lovforslaget er udformet, synes der ikke at være særlig stor indflydelse for kommunerne.

BORGMESTERKONTORET

Ifølge bemærkninger til lovforslaget, vil kommunerne få større indflydelse på serviceniveauet, fordi der bliver en tættere kobling mellem de som har gavn af trafikken, og de som betaler. Det er også rigtigt i forhold til de steder i landet, hvor der i dag er trafikselskaber. Men i de tre amter uden trafikselskaber, og hvor kommunerne selv står for den kollektive trafik, vil der være tale om meget mindre indflydelse på egne forhold.

Trafikselskaberne har ansvaret for fastlæggelse af rutenet og køreplaner, og kommunerne kan komme med ønsker til rutenet og køreplaner, fordi kommunerne selv finansierer de lokale ruter. Men det er vigtigt, at kommunerne inddrages i processen og sikres en stor indflydelse på egne forhold, både i forhold til planlægning og drift.

Det er pålagt trafikselskaberne at udarbejde trafikplaner hvert 4. år. I den forbindelse skal Holstebro Kommune gøre opmærksom på, at det er vigtigt, at kommunerne får indflydelse på trafikplanerne, så der er sammenhæng til kommuneplaner og lokalplaner.

I bemærkningerne er det nævnt, at trafikselskaber der har krydsende trafik skal samarbejde herom. Det burde beskrives, hvordan samarbejdet med kommunerne i et trafikselskab skal foregå (udover indflydelse via bestyrelse/repræsentantskab).

Ad § 2, stk. 4.

Kommunernes indflydelse på planlægning og drift bør sikres. Det bør fremgå af selskabets vedtægter, at trafikselskaberne pålægges at inddrage kommunerne i arbejdet vedr. planlægning og drift på den kommunal betalte kørsel. Der bør endvidere være ens rammer for vedtægten for trafikselskaberne, således at der er ens rammer for den kommunale inddragelse.

Ad § 5, stk. 1, pkt. 3.

Det bør tilføjes, at koordineringen og planlægningen skal ske med kommunal inddragelse.

Ad § 6.

Trafikselskaberne beslutter takster og billetteringssystem. Det bør fremgå, hvem der skal finansiere et nyt billetteringssystem – det må således forventes, at Rejsekortet kommer på et tidspunkt, og dette vil være en større investering. Det bør endvidere fremgå, om kommunerne har mulighed for at sige nej til nye billetteringssystemer.

Ad § 9.

Kommunerne bør have mulighed for indflydelse på trafikselskabets trafikplaner for eget geografiske område.

BORGMESTERKONTORET

Ad bemærkningerne til § 3.

Holstebro Kommune skal gøre opmærksom på, at stoppesteder tilhører kommunerne. Reklamefinansierede stoppesteder kan ikke umiddelbart overdrages til trafikselskabet, fordi kontrakten omfatter flere ydelser end læskærme, f.eks. informationsstandere.

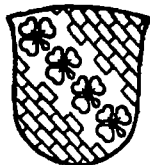
Med venlig hilsen

Estrid Oxlund
Kommunaldirektør

Karina Elbrønd
Jurist

BORGMESTERKONTORET

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 9611 7503 - Fax: 9611 7002
Hjemmeside: www.holstebro.dk - E-post: Borgmesterkontoret@Holstebro.dk
CVR: 36102128



Høje-Taastrup Kommune

Bygaden 2, 2630 Taastrup

Byrådscentret

Telefon: 43 59 10 00

Direkte: 43 59 18 03

Ekspeditionstid:
Man., tir. og ons. 8.30 - 14.30
Torsdag 8.30 - 18.00
Fredag 8.30 - 13.30

Fax: 43 59 10 05
Email: Teknik-Miljoecenter@htk.dk
www.htk.dk
Giro: 3 01 80 08

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Deres ref. Sagsbehandler Dok.nr. J. nr.
803878 748874
05.00

Dato - 6 JAN. 2005

Kære Flemming Hansen

Tak for dit brev af 14. december 2004 om det fremtidige vejbestyrelsesforhold for Ring 5/ Tværvej.

Over de sidste 10 år er den tværgående trafik i hovedstadsområdet steget med 40 %. Det er derfor oplagt, at der skal ske en udbygning af ringforbindelserne. Ring 5 er i dag kun anlagt på en ud af fem planlagte etaper. Høje-Taastrup Kommune har sammen med andre kommuner længe presset på for færdiggørelsen af Ring 5 mellem Farum og Tune. Projektet har stor betydning for hele hovedstadsområdet, men det er ikke realistisk, at Ring 5 kan anlægges som et fælleskommunalt projekt. Derfor bør Ring 5 overgå til staten.

Af brevet fremgår, at udgangspunktet for forslag til fordeling af de nuværende amtsveje mellem stat og kommune har været, at hovedparten af de nuværende amtsveje overgår til kommunerne, mens det overordnede vejnet samles i staten. Det fremtidige statslige vejnet skal sikre effektive forbindelser til og fra de vigtigste trafikknudepunkter, og at staten herudover skal have ansvaret for veje, der indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer.

Ovenstående udgangspunkt er efter min vurdering det bedste argument for at Ring 5 skal være en statsvej.

Den første del af Ring 5 – Tværvej – er i dag en afgørende forbindelseslinje mellem Høje Taastrup Erhvervsområde og Høje Taastrup Transportcenter med kombiterminal og det overordnede vejnet. Ca. 40 procent af godsmængden til og fra Hovedstadsregionen omlades i Høje Taastrup Transportcenter. Adgangsvejen til og fra Transportcentret er således afgørende for godshåndteringen i Hovedstadsregionen, og den fremtidige udbygning af Transportcentret og Ring 5 vil være af stor betydning for i fremtiden at få mere gods transporteret på skinner.

Når udgangspunktet er, at staten skal have ansvaret for veje, der indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer, så kan konklusionen kun være at Ring 5 skal være en statsvej.

Jeg vil endvidere fremhæve, at en investering i Ring 5 vil være overkommelig for staten, mens det for kommunerne vil være en så stor udgift, at det både vil være urealistisk og urimeligt at forestille sig, at kommunerne kan finansiere etableringen. Ring 5 er af regional og national betydning, og det vil være utænkeligt at ganske få kommuner kan finde sammen og lave massive besparelser på de kommunale budgetter, for at der kan etableres et overordnet vejanlæg til trafikafvikling i Hovedstadsregionen.

Jeg skal derfor igen opfordre dig til at tage initiativ til at Ring 5 bliver en af de veje som staten overtager.

Med venlig hilsen

Anders Bak
Borgmester

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København



HØRSHOLM KOMMUNE

Hørings svar til Trafikministeriet vedr. fordeling af amtsveje

I forbindelse med kommunalreformen, har regeringen fremsat et forslag til ændring af vejloven, der indebærer, at 80 % af amtsvejene overflyttes til kommunerne og 20 % til amterne. I den anledning fremsendes hermed høringssvar vedrørende overdragelse af de amtslige veje til kommunen.

Amtsvejene i Hørsholm Kommune udgør Isterødvejen (nr. 527), Sjælsmarkvej (nr. 528), Frederiksborgvej (nr. 512), Rungstedvej (nr. 512), Hørsholm Kongevej (nr. 509), Strandvejen (nr. 501) og en mindre del af Usserød Kongevej (nr. 502). Amtsvejene udgør tilsammen 18,6 km veje. Alle er i henhold til lovforslag december 2004 anført som kommunale veje. Kommunevejene i Hørsholm Kommune vil blive forøget fra 85 km til 103,8 km.

I strukturaftalen fra 24. juni 2004, er der lagt vægt på, at amtsveje med ringe trafik al betydning og lokalt præg overdrages til de kommunale vejbestyrelser, medens statens vejnet fremover skal sikre forbindelsen til de vigtigste trafikknudepunkter mellem de større byer, havne og erhvervscentre.

Sjælsmarkvej, Frederiksborgvej, Rungstedvej, Hørsholm Kongevej og Strandvejen

Disse veje har karakter af mellemstor betydning for trafikken mellem kommunerne. Vejene forbinder bysamfundene i Hørsholm Kommune med nabokommunerne og betjener i mindre omfang den nord-sydgående, regionale og nationale trafik, der for hovedpartens vedkommende afvikles på Helsingørmotorvejen. Derfor virker det naturligt, at disse veje overgår til Hørsholm Kommune.

Isterødvejen - Helsingørmotorvejen til Hillerød:

Isterødvejen har imidlertid en væsentlig anden karakter. Strækningen fungerer som en tværgående forbindelse mellem de større regionale centre, og vil i fremtiden fungerer som en vigtig bindeled til det nye regionscenter i Hillerød. Strækningen er en af de centrale vejstrækninger for Nordsjælland, som forbinder hele området med Helsingørmotorvejen. Isterødvejen vurderes derfor at have en markant tværregional betydning.

Endvidere er strækningen planlagt udvidet til tre spor (2+1-vej), jvf. Frederiksborg Amts investeringsplan. Vejdirektoratet har desu-

Dato: 07.01.200507.01.;

S
04110469B/KLA04110469B

**Vej- og parkafdelingen
og parkafdelin**

Ådalsparkvej 2Ådalspark
2970 Hørsholm2970 Hørsl
Tlf. 4517 75754517 ;
Fax 4576 0114Fax 4576 (

www.horsholm.dkwww.horsholm.dk

KontaktpersonKontaktpe
Katrine Aare LangerKatrine

AfdelingschefAfdelings
Direkte tlf. 7610Direkt

den reserveret et større arealer omkring rampeanlægget ved afkørsel nr. 9 Isterødvej til en senere udvidelse.

HØRSHOLM KOMMUNE

Det er vores opfattelse, at Isterødvejen er en vejstrækning der indgår med en sådan betydning og karakter, at man med tanke på vækst og handelsmuligheder ikke må nedklassificeres vejen til en kommunevej.

Vedligeholdelseefterslæb på amtets veje.

Hørsholm Kommune kan ikke objektivt vurdere et evt. efterslæb på vejvedligeholdelsen. Vi har af Frederiksborg Amt fået oplyst, at amtsvejene er i rimelig stand, og at der ikke umiddelbart er større hængepartier.

Dato:

07.01.2005

Side 2/2

Dog har administrationen i Teknik og Miljø i Frederiksborg Amt løbende og senest i 2003 anmodet Amtsrådet om en forøgelse af belægningsudgifterne, da vedligeholdelsesindsatsen ikke kunne holdes på samme niveau som tidligere. Dette må betyde, at der sker en løbende forringelse af vejenes tilstand og dermed et fald i den investerede vejkapital. Hørsholm Kommune anser dette forhold som noget, der bør tages højde for i forbindelse med fordelingen af de økonomiske midler ved overtagelse af vejene til kommunerne.

Venlig hilsen

Uffe Thorndahl
Borgmester

Kim Herlev Jørgensen
Kommunaldirektør

kopi til: KL og Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt



»Nadver«
Frise 2 ud af 4 af Maleren Knud Nielsen 1998



INDKOMMET

07 JAN. 2005

Bogstationen

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dato	Afdeling	Journalnr.	Sider
6. januar 2005	Teknik & Miljø	83373	2

Høringssvar til Trafikministeriet og KL. vedr. overdragelse af vejstrækninger :

Som følge af lovændringerne på vejområdet i forbindelse med implementering af strukturreformen hvor kommunerne skal overtage ca. 80% af amternes veje, mens staten tager resten. Har Jelling Kommune følgende bemærkninger til vedligeholdelsesstandarden på den delstrækning af Amts vejen Vongevej (524) som er beliggende i Jelling Kommune.

Delstrækningen af Vongevej (524) som er beliggende i Jelling Kommune udgør cirka fra str. 9.200 til 17.800 – dvs. cirka 8,6 km. vej.

Jelling Kommune har visuelt gennemkørt vejstrækningen (vej belægningen var ikke tør) og har registeret følgende vejskader.

- Hængende skuldre
- Lokale sætninger og tvær- og langsgående sætninger
- Lokale langsgående revner bla. pga. manglende sidestøtte for vejen
- Lokale reparationer udført som bassinfræsning primært i vejens rabatside pga. dårlig sidestøtte. (mængden er ikke registeret)
- Lokale afvandings mæssige problemer specielt i indrekurver og hvor Feldmose Fousing Bæk forløber parallelt med Vongevej.
- Rabat og afvandingsproblemer ved kommunevejs tilslutninger.
- Lav gennemsnitshøjde på kantstensspejlet i Ådal og Sandvad By.
- Mangler partiel længde markering (afstribning).
- Påkørt og beskadet vejudstyr f.eks. - stålplade autoværn og skilte.

Ifølge Jelling Kommunes vurdering er der et vedligeholdelses efterslæb på Vongevej (524) specielt pga. problemer med afvandingelementerne, som bla. giver sig udslag i nogle af



Pårupvej 10
7300 Jelling
Tlf. 7680 1500
Fax 7680 1564
e-post: kommunen@jelling.dk





«Nadver»
Frise 2 ud af 4 af Maleren Knud Nielsen 1998

nedenstående skader som er beliggende i cirka str. angivelse. (asfalt reparationer udført som bassinfræsninger er ikke registeret)

- Str. 9.300 Skilte udstyr beskadet
- Str. 10.100 Lokal sætning
- Str. 10.400 Asfalt indstik til lodsejer er nedbrudt.
- Str. 10.800 Asfalt indstik til lodsejer er nedbrudt.
- Str. 11.000 Asfalt indstik til lodsejer mangler
- Str. 11.400 Der bør etableres svingsten til kommunevejen - Feldmosevej
- Str. 11.700 Tværgående sætning i vejen
- Str. 12.000 Tværgående sætning i vejen
- Str. 13.000 til 13.300 Gennemsnithøjden på kantstens lysning er lille
- Str. 13.300 til 13.400 Mangler vejmarkering & ujævnt længdeprofil i reparation.
- Str. 13.500 Vigeplads ligger under kørebaneniveau
- Str. 13.600 Mangler vejmarkering
- Str. 13.300 til 13.600 Lokale sætninger omkring rendestensbrønde
- Str. 13.300 til 13.800 Asfalt på cykelsti er under nedbrydning pga. udtørring af PA.
- Str. 13.300 til 13.800 Gennemsnithøjden på kantstens lysning er lille
- Str. 14.100 til 14.200 Afvandingsproblemer, svingsten bør etableres i indekurve
- Str. 14.200 Mangler vejmarkering
- Str. 14.700 Mangler vejmarkering
- Str. 14.800 til 15.000 Gennemsnithøjden på kantstens lysning er lille
- Str. 15.400 Mangler vejmarkering
- Str. 15.500 Hængende skulder & længderevner pga. manglende sidestøtte
- Str. 15.500 til 15.700 Afvandingsproblemer, svingsten bør etableres i indekurve
- Str. 16.100 Afvandingsproblemer og vejmarkering mangler
- Str. 16.200 Afvandingsproblemer, svingsten bør etableres til kommunevej
- Str. 16.300 Hængende skulder pga. manglende sidestøtte
- Str. 16.500 Mangler vejmarkering
- Str. 16.800 Hængende skulder og afvandingsproblemer.
- Str. 17.000 Mangler vejmarkering
- Str. 17.300 Hængende skulder og længde revner pga. manglende sidestøtte
- Str. 17.600 Afvandingsproblemer, svingsten bør etableres til kommunevej
- Str. 17.700 Stålblade autoværn påkørt.

Kopi af nærværende skrivelse er sendt til KL.

Med venlig hilsen
Jelling Kommune

Carsten Andersen

 Fårupvej 10
7300 Jelling
Tlf. 7680 1500
Fax 7680 1564
e-post: kommunen@jelling.dk

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt



Sekretariatet

www.kmfa.dk

22. december 2004

SH

Til Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Vedr. Høring om omlægning af amtsveje til statsveje eller kommuneveje

Kommuneforeningen har opfordret kommunerne i Frederiksborg Amt til at udarbejde et hørings-svar vedr. omlægning af amtsveje til hhv. statsveje og kommuneveje. Generelt gælder, at de af ministeriet allerede foreslået omlægninger fra amtsveje til statsveje bakkes op af kommunerne – dvs. amtsveje nr. 140, 106, 104, 141, 142, 136, 521 og 527.

I nedenstående oversigt er opsummeret de indkomne ønsker fra kommunerne. Kommunernes svar er vedlagt.

Kommunenavn	Omlægning af amtsveje
Græsted-Gilleleje	Landevej 534 fra motortrafikvejen (landevej 113) og mod nord til Gilleleje samt landevej 503 fra Helsingør til Frederiksværk bør overgå til statsvej.
Hundested	Vej nr. 107 omlægges til statsvej.
Bycirklen (Ballerup, Gundsø, Ledøje Smørum, Slangerup, Frederikssund, Jægerspris, Skibby og Ølstykke).	Jf. brev af 15. nov. til Trafikministeren.
Ølstykke	Har ikke yderligere bemærkninger.
Skævinge	Vej 106 og 141 overgår til statsveje.
Hørsholm	Vej nr. 527 overgår til statsvej. Vej nr. 528, 512, 509, 501 og en mindre del af 502 overgår til kommuneveje.
Allerød	Følgende overgår til statsveje: Vej nr. 520 Frederikssund – Farum Vej nr. 545 Kongevejen Vej nr. 528 og 513 Hørsholm - Nymølle
Karlebo	Vej 527 Isterødvejen overgår til statsvej. Kongevejene og Strandvejen mellem Fredensborg-Humlebæk og Karlebo overgår til kommuneveje.
Frederiksborg-Humlebæk Kommune	Vej nr. 140 overgår til statsvej. Vej nr. 531, 510, 502, 501 og 504 overgår til kommunevej.
Helsingør Kommune	Vej 503, 113 samt evt. forlængelse til Gilleleje samt vejføringen fra Frederiksværk-Frederikssund-Ølstykke-Stenløse-København overgår til statsveje.

Endelig skal vi anmode om en tidsplan for statens etablering af en ny tunnel eller bro mellem Frederikssund og Hornsherred og for overtagelsen af den gamle bro – "Kronprins Frederiks bro".

3
105
Trafikministeriet, Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt, Skævinge Rådhus, Harløsevej 20, 3320 Skævinge –
Sekretariatschef Søren Hemmingsen Tlf. 48 27 21 59 e-mail: she@skaevinge.dk

26

26

Kommuneforeningen er efter foreningens henvendelse til alle 19 kommuner d. 15. november 2004, blevet gjort bekendt med at vedlagte svar også indsendes til ministeriet i et andet regi. Men da det er en sag, der optager kommunerne meget, sender kommuneforeningen alligevel denne oversigt med tilhørende uddybende bilag fra de enkelte kommuner til ministeriet.

Med venlig hilsen



Finn Hansen
Formand



Søren Hemmingsen
Sekretariatschef

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt



Sekretariatet

www.kmfa.dk

15. november 2004

SH

Til alle 19 Borgmestre

Vedr. Høringsvar om omlægning af amtsveje til statsveje

I forbindelse med høringsrunden om omlægning af amtsveje til statsveje i december måned skal bestyrelsen i Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt opfordre alle kommunerne i amtet til at give en tilbagemelding til kommuneforeningen senest den 20. december, således at vi samlet i Nordsjælland kan give Trafikministeriet en tilbagemelding om omlægning af amtsveje til statsveje.

Med venlig hilsen

Finn Hansen
Formand

Fredensborg-Humlebæk Kommune



Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3320 Skævinge

Journalnr: 00.01G01-0004
Teknisk Forvaltning

Sagsbehandler: jmou

Tlf.lokalnr: 2383

Lokal telefax:

Att.: Søren Hemmingsen

MODTAGET

Dato: 17. december 2004

20. DEC. 2004

SKÆVINGE KOMMUNE

Vedr.: Høringssvar om omlægning af amtsveje til statsveje

Fredensborg-Humlebæk kommune er enig i lovforslagets fordeling af amtsvejene i kommunen som den fremgår af bilaget dvs vej 140 overgår til statsvej og vej 531, 510, 502, 501 og 504 overgår til kommunevej.

Der gøres samtidig opmærksom på at der ikke er taget stilling til ressourcefordelingen til fremtidig drift og vedligeholdelse af vejene incl bygværker.

Med venlig hilsen

Jørn Mouritzen



HELINGE KOMMUNE
ERHVERVS- OG TURISTUDVALGET



Børnekulturår 2004

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3320 Skævinge

MODTAGET

20. DEC. 2004

SKÆVINGE KOMMUNE

Journal nr.
KL 05.00.00/0024

Dato
16. december 2004

Vedr. Høringssvar om omlægning af amtsveje til statsveje

Ved skrivelse af 15. november 2004 har Foreningen opfordret alle kommunerne i amtet til at give en tilbagemelding om omlægning af amtsveje til kommune- eller statsveje.

Helsingør Kommune skal herved meddele, at følgende vejstrækninger bør overgå som statsveje:

- Vejføringen Frederiksværk-Helsingør, amtsvej 503
- Motortrafikvejen Hillerød-Helsingør, amtsvej 113, samt dennes eventuelle forlængelse til Gilleleje
- Vejføringen Frederiksværk-Frederikssund-Ølstykke-Stenløse-København.

Venlig hilsen


Lasse Røssell
formand


Gunnar Rasmussen
Teknisk Direktør

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3220 Skævinge

MODTAGET
21. DEC. 2004  HØRSHOLM KOMMUNE
SKÆVINGE KOMMUNE

Høringssvar til Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt

I forbindelse med kommunalreformen, har regeringen fremsat et forslag til ændring af vejloven, der indebærer, at 80 % af amtsvejene overflyttes til kommunerne og 20 % til amterne. I den anledning fremsendes hermed høringssvar vedrørende overdragelse af de amtslige veje til kommunen.

Amtsvejene i Hørsholm Kommune udgør Isterødvejen (nr. 527), Sjælsmarkvej (nr. 528), Frederiksborgvej (nr. 512), Rungstedvej (nr. 512), Hørsholm Kongevej (nr. 509), Strandvejen (nr. 501) og en midre del af Usserød Kongevej (nr. 502). Amtsvejene udgør tilsammen 18,6 km veje. Alle er i henhold til lovforslag december 2004 anført som kommunale veje. Kommunevejene i Hørsholm Kommune vil blive forøget fra 85 km til 103,8 km.

I strukturaftalen fra 24. juni 2004, er der lagt vægt på, at amtsveje med ringe trafikal betydning og lokalt præg overdrages til de kommunale vejbestyrelser, medens statens vejnet fremover skal sikre forbindelsen til de vigtigste trafikknudepunkter mellem de større byer, havne og erhverscentre.

Sjælsmarkvej, Frederiksborgvej, Rungstedvej, Hørsholm Kongevej og Strandvejen

Disse veje har karakter af mellemstor betydning for trafikken mellem kommunerne. Vejene forbinder bysamfundene i Hørsholm Kommune med nabokommunerne og betjener i mindre omfang den nord-sydgående, regionale og nationale trafik, der for hovedpartens vedkommende afvikles på Helsingørmotorvejen. Derfor virker det naturligt, at disse veje overgår til Hørsholm Kommune.

Isterødvejen - Helsingørmotorvejen til Hillerød:

Isterødvejen har imidlertid en væsentlig anden karakter. Strækningen fungerer som en tværgående forbindelse mellem de større regionale centre, og vil i fremtiden fungerer som en vigtig bindeled til det nye regionscenter i Hillerød. Strækningen er en af de centrale vejstrækninger for Nordsjælland, som forbinder hele området med Helsingørmotorvejen. Isterødvejen vurderes derfor at have en markant tværregional betydning.

Endvidere er strækningen planlagt udvidet til tre spor (2+1-vej),

Dato: 16.12.2004

Ref. 04110469B/KLA

**Vej- og Park-
afdelingen**

Ådalsparkvej 2

2970 Hørsholm

Tlf : 45 17 76 10

Fax 45 76 01 14

vej-park@horsholm.dk

www.horsholm.dk

Kontaktperson

Katrine A Langer

Afdelingschef

Direkte tlf. 45177610

jvf. Frederiksborg Amts investeringsplan. Vejdirektoratet har desuden reserveret et større areal omkring rampeanlægget ved afkørsel nr. 9 Isterødvej til en senere udvidelse.

Det er vores opfattelse, at Isterødvejen er en vejstrækning der indgår med en sådan betydning og karakter, at man med tanke på vækst og handelsmuligheder ikke må nedklassificeres vejen til en kommunevej.



HØRSHOLM KOMMUNE

Venlig hilsen

Uffe Thorndahl
Borgmester

Kim Herlev Jørgensen
Kommunaldirektør



Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3320 Skævinge

1. december 2004
Sagsid. 17691
Sagsbehandler: Anders Koustrup Sørensen

Hørings svar om ny struktur på vejområdet

Som bekendt er der i regeringens strukturreform bl.a. lagt op til ny struktur på vejområdet, de funktioner der i dag varetages af amterne i forhold til veje skal deles mellem stat og kommuner, mens de nye regioner ikke skal spille nogen rolle i forhold til vejene.

Det fremgår af "Det nye Danmark",

- at de mest overordnede amtsveje overføres til Staten,
- at alle andre veje (kaldet lokalt orienterede veje) overføres til kommunerne.


Efter vores opfattelse må de strækninger af de nuværende amtsveje, der forløber gennem Skævinge Kommune betegnes som overordnede. Det drejer sig om Amtsvæjen på en strækning af ca. 7,5 km og Hovedvejen på en strækning af ca. 3 km. Trafikmængden på disse veje er forholdsvis stor, og trafikken er for en stor del gennemkørende trafik, som kører til andre kommuner og egnsdelecentre. Amtsvæjen er vejforbindelse til regionalsøtransportcenteret i Hundested. Både Hovedvejen og Amtsvæjen er en del af erhvervslivets transportkorridor.

Driften af de overordnede amtsveje vil være en forholdsvis tung økonomisk opgave for en kommune. Eksempelvis vil opgaven til snerydning og glatførebekæmpelse koste mange penge, hvis det nuværende niveau for fremkommelighed og sikkerhed skal opretholdes. Organisering, overvågning samt beredskabet for vintervedligeholdelse vil skulle opprioriteres betydeligt, set i forhold til den måde kommunerne generelt har organiseret vintervedligeholdelsen på kommunevejene.

Udover den daglige drift vil Kommunen skulle afsætte betydelige midler til vedligeholdelse af vejkapitalen og ny anlæg mm. Det drejes sig primært om fornyelse af asfalt/slidlæg samt nye anlæg til eksempelvis højnelse af trafikikkerhed.

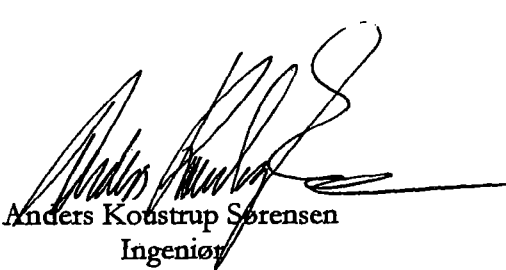


Vores konklusion er derfor, at en effektiv vejforvaltning med de krav, der stilles til fremkommelighed og sikkerhed på de overordnede amtsveje må forandre, at der er tilknyttet midler til drift- og vedligeholdelse samt personaleressourcer med den nødvendige kompetence inden for området. Denne opgaven har staten efter vores skøn bedst mulighed for at håndtere.



Simon Rasmussen
Forvaltningschef

Venlig hilsen



Anders Koustrup Sørensen
Ingeniør

20. DEC. 2004

SKÆVINGE KOMMUNE

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt **TEKNIK OG MILJØ**Att.: Finn Hansen
Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3320 SkævingeBirkevang 214
3250 Gilleleje
Tlf 48 38 83 00
Fax 48 38 83 22
www.ggk.dk

Åbningstider:

Man.-tors. 10.00 - 14.00
Tors. også 16.00 - 18.00
Fre. 10.00 - 12.00

Telefontider:

Man.-tors. 09.00 - 14.00
Tors også 16.00 - 18.00
Fre. 09.00 - 12.00Gilleleje den: 17-12-2004
Sag nr. : 2004/10070**Høring vedr. omlægning af amtsveje til statsveje.**
Teknik og Miljø har modtaget Deres henvendelse af 15.11.2004.

Henvendelsen er blevet behandlet i Udvalget for Teknik og Miljø på møde den 15.12.2004.

På baggrund af Udvalgets drøftelser, tilkendegav Udvalget, at landevej 534 fra Motortrafikvejen (landevej 113) og mod nord til Gilleleje samt landevej 503 fra Helsingør til Frederiksværk bestemt bør sikres som statsveje.

Udvalget finder, at ovennævnte strækninger af hensyn til den overordnede infrastruktur bør være en naturlig del af det overordnede statsvejnet. Dette understøttes tillige af reformslagets retningslinier om, at de strækninger, som overføres til staten, skal sikre effektiv forbindelse til og fra de vigtigste trafikknudepunkter, herunder havne, lufthavne og grænseovergange.

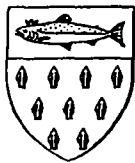
Det indgår endvidere at staten skal have ansvaret for veje, som indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik- og distributionssystemer, veje der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet og vejstrækninger, der indebærer varetagelse af opgaver med henblik på at understøtte et fleksibelt arbejdsmarked, herunder opgaver som følge af øget pendling.

Landevej 534 er p.t. utilssvarende og derfor ikke karakteriseret ved at have få vejadgange, men ved etableringen af Helsingør-Gilleleje vejen (som er planlagt), vil den bringes op på en tidssvarende standard og således også trafikikkerhedsmæssigt naturligt indgå som en del af statsvejnettet.

Kopi af dagsordenspunkt vedlægges til orientering.

Med venlig hilsen,

Jan Ferdinandsen
Udvalgsformand
Mogens Norup Thomsen
Teknisk chef



ØLSTYKKE KOMMUNE
Teknisk forvaltning

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Att. Finn Hansen
Harløsevej 20

3320 Skævinge

MODTAGET

22. DEC. 2004

SKÆVINGE KOMMUNE

Rådhuset
Rådhus Allé 1
3650 Ølstykke
Tlf.: 47 18 80 00
Fax: 47 18 80 15
E-mail: kommune@oelstykke.dk
Web: www.oelstykke.dk

Ekspeditionstid:
Man-torsdag kl. 9-15
samt torsdag kl. 16-18
Fredag kl. 9-13

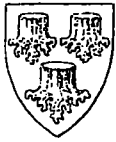
Sagsbehandler: ALH
Tlf. direkte: 4718 8025
E-mail: teknisk@oelstykke.dk
Journalnr: 200402050-2
Dato: 17-12-2004

Høringsvar om omlægning af amtsveje til statsveje

Ølstykke Kommune har ingen bemærkninger i forbindelse med høringsrunden om omlægning af amtsveje og statsveje.

Med venlig hilsen


Sv. Kjærsgaard Jensen
Borgmester



ALLERØD KOMMUNE
Forvaltningen

Rådhusvej 1, 3450 Allerød
Tlf: 48 10 01 00
E-mail: kommunen@alleroed.dk
Telefax: 48 14 02 08

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Skævinge rådhus
Harløsevej 20,
3320 Skævinge

MODTAGET

22. DEC. 2004

SKÆVINGE KOMMUNE

Åbningstid
Mandag til onsdag 9-15
Torsdag 8-18
Fredag 9-12

J.nr. 05.01.30G01-1(04)

Lok.nr. 141

Dato: 20 DEC. 2004

Forslag til statens overtagelse af nuværende amtsveje.

Ved brev af 15. november 2004 har kommuneforeningen anmodet om en tilbagemelding med forslag til statens overtagelse af nuværende amtsveje.

Teknisk udvalg har den 14. december 2004 behandlet sagen og vedtaget at opfordre kommuneforeningen til at foreslå følgende amtsveje overgår til statsveje i forbindelse med amternes nedlæggelse:

Amtslandevej nr. 520 Frederikssund - Farum,

Amtslandevej nr. 545 Kongevejen og

Amtslandevejene nr. 528 og 513 Hørsholm - Nymølle

Begrundelsen for at disse veje foreslås overtaget af staten er, at de vurderes at have en regional interesse specielt i forbindelse med pendlertrafikken.

Med venlig hilsen

Eva Nejtgaard
Borgmester

Peter Funder
Kommunaldirektør

MODTAGET

22. DEC. 2004



Borgmester

SKÆVINGE KOMMUNE

Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3320 Skævinge

Sagsnr. 2004/07994
Sagsbeh.: Stefan Weck
Tlf. 45175960
swe@karlebo.dk

Kokkedal d. 20-12-2004

I forbindelse med kommunalreformen, har regeringen fremsat et forslag til ændring af vejloven, der indebærer, at 80 % af amtsvejene overflyttes til kommunerne og 20 % til staten.

Amtsvejene i Karlebo Kommune udgøres af Isterødvejen, Fredensborg Kongevej, Helsingør Kongevej og Strandvejen. Amtsvejene udgør tilsammen 17,8 km veje og er alle i henhold til lovforslag december 2004 anført som kommunale veje. Kommunevejene i Karlebo Kommune vil således blive forøget fra 91 km til 108,8 km.

Med henvisning til vedlagte høringsvar til Trafikministeriet, er det Karlebo Kommunes opfattelse, at det samlet set er mest hensigtsmæssigt, at Isterødvejen overdrages til staten.

Ved brev dateret 7.12.2004 har Kommunernes Landsforening meddelt, at der arbejdes på en konkret fordeling af midler til enkeltkommunernes vedligeholdelse af de overtagne amtsveje, baseret på en fordelingsreform. Det forventes, at der er et udkast klar til efteråret 2005.

Ifølge Frederiksborg Amts investeringsoversigt 2004-2007 er der planlagt udført følgende arbejder i Karlebo Kommune:

2006. Ombygning af signalanlæg ved krydset Kongevejen/ Egedalsvej/Egevangen. Kr. 700.000

2007. Ombygning af krydset Isterødvej/ Kirkeltevej til rundkørsel. Kr. 6.700.000

Karlebo Kommune forventer, at arbejderne udføres og at budgetmidlerne tilføres den nuværende/fremtidige vejbestyrelse for vejstrækningerne.

En væsentlig del af amtets budgetter til vejvedligeholdelse, anvendes til vedligeholdelse af faste belægnings, bygværker m.v med henblik på bl. andet bevarelse af den investerede vejkapital. Karlebo Kommune har ikke kendskab til data i amtets administrative systemer, hvoraf

belægninger og bygværkers tilstand fremgår.

Karlebo kommune foreslår, at amtets og kommunens administration sammen drøfter de foreliggende data, således at det konstateres om der er et vedligeholdelseefterslæb.

Med venlig hilsen



Olav Aaen



**Frederiksværk
Kommune**

**Hundested
Kommune**



Amtsborgmester Jørgen Christensen
Frederiksborg Amt
Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Fremtiden for amtsvej 107 – Frederiksværk – Hundested.

Kære Amtsborgmester Jørgen Christensen

I de lovforslag om amtsvejenes fremtid i en ny struktur, der i øjeblikket foreligger, fremgår det at amtsvej 106 – Hillerød – Frederiksværk foreslås udpeget til statsvej.

I den forbindelse vil vi gerne henlede din og din administrations opmærksomhed på vigtigheden af at få udpeget også amtsvej 107 – Frederiksværk – Hundested som statsvej i forbindelse med de igangværende forhandlinger.

Amtsvej 107 er den naturlige forlængelse af amtsvej 106 og er da også en del af vejroute 16 helt frem til Hundested.

Vores henvendelse skal ses som en opfølgning overfor dig i forhold til Bycirkulens henvendelse til Trafikministeren, vedlagt.

Vigtigheden af at have statsvejforbindelse frem til Hundested Havn kan ikke understreges kraftigt nok.

Hundested Havn bliver efter strukturreformen det eneste regionale søtransportcenter i Hovedstadsregionen, og det, sammenholdt med især containertrafikken til og fra området, er baggrunden for at vi finder udpegningen så væsentlig.

Vi henleder derudover opmærksomheden på Frederiksborg Amts egne trafiktællinger, der viser, at vejstrækningen fra Frederiksværk til Hundested har en døgntrafik på op til mere end 16.000 biler. Der er således allerede nu en meget stor trafik på vejstrækningen, og vi forventer, med den udvikling som Hundested Havn er inde i, at tallet vil stige yderligere. Især Henriksen Shipping med de mange internationale transportere synes at medvirke til denne udvikling.

Venlig hilsen

For Frederiksværk Kommune:

Helge Friis
Borgmester

/ Michael Graatang
Kommunaldirektør

For Hundested Kommune:

Hans Schwennesen
Borgmester

/ Finn Gaarskjær
Kommunaldirektør



MODTAGET

18. NOV. 2004

Skævinge Rådhus
Harløsevej 20
3320 Skævinge

SKÆVINGE KOMMUNE
Meddelelse uden
særlig følgeskrivelse

Journalnummer

<input type="checkbox"/> Ifølge aftale			
<input type="checkbox"/> I henhold til brev			
<input type="checkbox"/> Ringesvar eller brev	Telefonnummer		
<input type="checkbox"/> Behandlingsdato	Dato		
<input checked="" type="checkbox"/> Til orientering	<input type="checkbox"/> Underskrift	<input type="checkbox"/> Kan beholdes	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Til godkendelse	<input type="checkbox"/> Kommentarer udbedes	<input type="checkbox"/> Udbedes retur	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Til videre foranstaltning	<input type="checkbox"/> Retureres med tak for svar	<input type="checkbox"/> Til arkivering	<input type="checkbox"/>

Bemærkninger

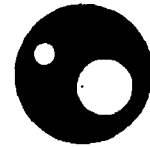
Til formanden for Kommuneforeningen i Frederiksborg Amt
Finn Hansen

Ifølge aftale med borgmester Willy Eliassen fremsendes kopi af brev fra Bycirkelens borgmestre til trafikministeren til din orientering.

Venlig hilsen

Dato
16.11.2004

Underskrift
Bettina G. Seitner
Bettina Bigom Seitner



bycirklen

Trafikminister Flemming Hansen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Bycirkelns Sekretariat 2004
Stenløse Kommune
Rådhusstrøvet 2
3660 Stenløse
Tlf 4719 3000
Fax 4719 3001
bbs@stenlose.dk
www.bycirklen.info

KOPI

15. november 2004

Kære Trafikminister Flemming Hansen

Som du ved, har vi i Bycirklen altid arbejdet for at få en infrastruktur på trafikområdet, der svarer til Frederikssundfingerens rolle som ét af de få store og stationsnære byudviklingsområder i Hovedstadsregionen. Derfor ser vi med stor interesse frem til, at Staten som konsekvens af den kommende strukturreform overtager en del af det nuværende amtsvejnet i Hovedstadsregionen.

Hovedstadsregionen har med sin fingerstruktur og ringforbindelserne mellem fingrene en helt unik, sammenhængende og fremadrettet infrastruktur. I dag er hovedforbindelsen i hver finger statsvej. Det samme gælder Motorring 3 og Motorring 4/Ring 4. For at sikre den nødvendige sammenhæng i hele Hovedstadsregionen bør staten derfor ved nedlæggelsen af amterne overtage ansvaret for de øvrige, ydre ringforbindelser. Det drejer sig om:

- Ring 5/Tværvej fra Helsingørmotorvejen ved Hørsholm over Hillerødmotorvejen, Frederikssundsvej ved Måløv Knudepunktet, Høje Taastrup til Køge Bugt Motorvejen. Vejen mangler stadig at blive etableret/udvidet på flere strækninger.
- Ring 6/A6 fra Helsingør over Hillerød til Roskilde og videre til Køge.

Hertil kommer endnu to vigtige vejforbindelser i "vores" område af stor vigtighed for den overordnede infrastruktur. Det drejer sig om:

- Rute 207 fra A6 syd for Slangerup til Hillerødmotorvejen i Farum
- Rute 53 fra A6 syd for Slangerup, gennem Frederikssund over Roskilde Fjord og videre ned gennem Hornsherred til Holbæk/Roskilde og Rute 21 og 23.

Frederikssundsvej er i dag statsvej fra Motorring 4/Ring 4 og udefter til den store rundkørsel øst for Frederikssund. Vi forudsætter, at Frederikssundsvej/ hovedforbindelsen i Frederikssundsfingeren forbliver statsvej, og at det også gælder

- en kommende ny forbindelse over/under Roskilde Fjord.
- Statsvejen bør udvides til også at omfatte strækningen mellem Motorring 4/Ring 4 (Toms krydset i Ballerup) og Motorring 3 (Disa i Herlev), Rute 211 fra den store rundkørsel øst for Frederikssund til Kregme, samt rute 16 fra Kregme via Frederiksværk til Hundested.

Vi vil gerne understrege, at alle de nævnte vejforbindelser efter vores opfattelse er en del af det overordnede vejnet i Hovedstadsregionen og derfor fremover bør have status som statsveje. Vi håber derfor vores betragtninger kan finde plads i det videre arbejde med at udmønte strukturreformen.

På vegne af de ni borgmestre

Ove E. Dalsgaard, Ballerup

Knud B. Christoffersen, Frederikssund

Evan Lynnerup, Gundsø

Ole Find Jensen, Jægerspris

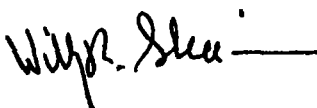
Jens Jørgen Nygaard, Ledøje-Smørum

Hans Henning Bjørnsen, Skibby

Bent Lund, Slangerup

Svend Kjærgaard Jensen, Ølstykke

Mange venlige hilsner



Willy R. Eliassen, Stenløse

KOPI

Kommuneforeningen
i
Storstrøms Amt

Næstved Kommune
Rådhuset
Teatergade 8
4700 Næstved
Telefon: 5578 4503
Telefax: 5578 4514
E-mail: tfr@naeskom.dk

Til

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

07 JAN. 2005

Betjentstuen

Sekretariatet
Den 5. januar 2005

Høringssvar vedrørende strukturreformens fordeling af amtsveje til stat og kommuner

Kommuneforeningen i Storstrøms Amt har på sit bestyrelsesmøde 26.11. 2004 drøftet amtsvejenes fremtidige status og har taget initiativ til at indsende et samlet høringssvar fra medlemskommunerne til regeringens lovforslag til fordelingen af de nuværende amtsveje til stat og de kommende kommuner. Lovforslaget er en del af strukturreformen og er sendt i høring 1. december 2004 med frist 7. januar 2005.

- ./ Fire kommuner har taget imod opfordringen. Kommuneforeningen har spurgt, om der er andre veje, end dem der foreslås i lovforslaget, der bør overgå til statsveje. Deres begrundede svar vedlægges og sammenfattes nedenfor.

Fra Højreby Kommune:

1. Kommunen ønsker, at **landevej 530 mellem Nørreballe og Nakskov** bliver statsvej. Dette ønskes, da megen erhvervsmæssig tung trafik fra industriarealerne i Nakskov benytter strækningen.

Fra den kommende kommune bestående af Nykøbing Falster, Nysted, Nørre Alslev, Saksøbing, Stubbekøbing og Sydfalster (er også sendt til Ministeriet):

2. De samlede seks kommuner ønsker, at **Guldborgbroen** bliver statslig. Dette ønskes, da broen er bemanded. Den har 3.000 åbninger om året, og de årlige driftsudgifter er på ca. 4 mio. kr.
3. Alternativt foreslås en **kompensation**.

Fra Rødby Kommune:

4. Kommunen formoder, at motorvejsbroer fortsat kommer til at høre til statsvejene, og foreslår i modsat fald, at det bliver tilfældet.

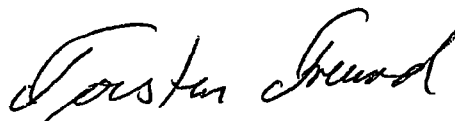
Fra Næstved Kommune (er også sendt til Ministeriet):

5. Kommunen ønsker, at Østre Ringvej omkring Næstved bliver statsvej. Dette ønskes for at forbinde de fire kommende statsveje, som går til Næstved fra Slagelse, Ringsted, Rønnede og Bårse. I modsat fald vil kommunevejene gennem byen skulle afvikle den gennemkørende, nationale og internationale trafik, hvilket byen ikke kan være tjent med.
6. Kommunen ønsker et møde med Ministeriet om det kommende statsvejnet, herunder omfartsvejprojekterne omkring Næstved og tværforbindelser mellem Vestmotorvejen (M20) og Sydmotorvejen (M30).
7. Kommuneforeningen er endvidere af den bestemte opfattelse, at Mønsbroen (Dronning Alexandrines Bro) skal være statslig. Dels bør det være statens opgave at sikre, at øen er landfast med resten af landet, dels er broen misligholdt som følge af, at amtet i længere tid har udskudt en reparation, der i dag vil koste omkring 35 mio. kr. Bestyrelsen finder det helt urimeligt, at kommunerne skal afholde denne udgift og fremtidig drift og vedligeholdelse.

Venlig hilsen



Henning Jensen
formand for Kommuneforeningen



Torsten Freund
sekretær

Højreby Kommune

Højrebygade 64 • 4920 Sællested

Udvalget for teknik, - miljø og er-
hverv

Tlf. direkte 54 96 38 21

Direkte e-mail:
ia@hoejrebykom.dk



NÆSTVED KOMMUNE

Kommuneforeningen i Storstrøms Amt
Sekretariatet
Teatergade 8
4700 Næstved

Dato 21. december 2004
Dok.nr. 112461/2004
Sags id. 112096/2004
Ad. J.nr.
Initialer lf

Vedr. fordeling af amtsveje til stat og kommuner som følge af Kommunalreformen.

Udvalget for teknik, miljø og erhverv har på sit møde den 20. december 2004 drøftet problematikken omkring fordeling af amtsveje til stat og kommuner og har besluttet at anmode Kommuneforeningen om at pege på Ldv. 530 mellem Nørreballe og Nakskov.

Det er Højreby Kommunes vurdering, at den førnævnte strækning bør overgå til staten af hensyn til megen erhvervsmæssig trafik.

Tung trafik fra bl.a. Danisco Sugar – Nakskov Sukkerfabrik, Vestas Wind Systems A/S og øvrige større erhvervsvirksomheder fra industriarealerne i Nakskov benytter den pågældende strækning.

Venlig hilsen

Opplstak
Preben Jelsbak
Udvalgsformand

A. Lene Fogh
fagchef

Sten Andersen
Ornass.

Åbningstider:

Mandag, tirsdag, torsdag og fredag: 10.00 - 12.30
Torsdag tillige: 15.30 - 17.30 Onsdag: lukket

E-Mail: hoejreby@hoejrebykom.dk • www.hoejrebykom.dk
Telefon 54 96 38 00 • Telefax 54 96 38 01 • Giro 7 00 96 15

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

Dato:
6. januar 2005

Vor reference:
186600

Sagsbehandler:
MK

E-mail:
mk@sakskoebing.dk

Direkte tlf.:
54 73 02 86

Hørings svar vedrørende fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen

På vegne af Nykøbing Falster, Nysted, Nørre Alslev, Sakskøbing, Stubbekøbing og Sydfalster Kommuner fremsendes hermed hørings svar vedrørende fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen. De nævnte kommuner har ansøgt Indenrigs- og Sundhedsministeriet om sammenlægning pr. 1. januar 2007.

Ovenstående kommuner kan, af forslag til lov om ændring af offentlige veje m.v. af 1. december 2004, se at drifts- og anlægsforpligtigelsen af den bemandede Guldborgbro (se vedlagte kort) mellem Falster og Lolland vil overgå til kommunen. De nævnte kommuner finder det imidlertid hensigtsmæssigt, at drifts- og anlægsforpligtigelsen til Guldborgbroen overgår til staten og ikke pålægges områdets kommende Kommune.

Guldborgbroen har omkring 3.000 åbninger om året. Til drift og anlæg har der de sidste 5 år i gennemsnit været brugt 4,5 mio. kr. om året. Ud fra den nuværende vedligeholdelsesplan forventes de næste 9 år en årlig drifts- og anlægsudgift på ca. 4 mio. kr. heraf 2,6 mio. kr. til lønninger og anden almindelig drift. De 2,6 mio. kr. svarer f.eks. til halvdelen af driftsudgifterne ved færgefarten mellem Bandholm og Askø.

Alternativt til overdragelse af Guldborgbroen til Staten foreslås, at der sker en kompensation for driftsudgifter på bemandede bygværker, enten med samme finansiering som lovgivningen for færgefart/trafikbetjening af små øer eller, at der ved fordelingen af amternes udgifter mellem Staten og Kommunen tages højde for udgifterne til bemandede bygværker i lovforslaget, hvilket der ikke er tilfældet i forslag til lov om ændring af offentlige veje m.v. af 1. december 2004.

Med venlig hilsen

Kaj Petersen
Borgmester

Ole Jakobsen
Kommunaldirektør

CC: Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Kommuneforeningerne i Storstrøms Amt og KL

Økon: Saks forvaltning

Sakskøbing Kommune
Rådhusgade 2
4000 Sakskøbing

Telefon: 54 73 02 00
Telefax: 54 73 02 01
Dokumentation: 54 73 02 75

Ekspedition:
Mandag - fredag
Torsdag tilline

SERVICEBUTIK:
kl. 09.30 - 16.00
kl. 16.00 - 18.00

FORVALTNING:
kl. 09.30 - 12.30
kl. 14.00 - 17.30

15. december 2004
Jour. nr.: mav/el



ANKOMME

2004

NÆSTVED KOMMUNE

Kommuneforeningen i Storstrøms Amt,
Sekretariatet
Teatergade 8
4700 Næstved

Rødby Kommune
Fruegade 7
4970 Rødby

Tlf. 54 67 01 00
Fax 54 67 01 99

rodby@rodby.dk
www.rodby.dk

Kommunalreformens fordeling af amtsveje til stat og kommune

I mail af 14. december anmoder de om kommunens holdning til hvorvidt der er andre veje, end dem regeringen lægger op til, der burde være i statens regi.

Baggrund

Kommunen formoder, at motorvejsbroer forsat kommer til at hører til statsvejene. I givent fald ikke vil vi gerne forslå, at det bliver tilfældet.

Motorvejsbroer

Venlig hilsen


Martin Vestergaard
Forvaltningschef



Næstved Kommune

Økonomiudvalget

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Teatergade 8 - 4700 Næstved
Telefon: 55 78 47 00
Fax: 5578 45 59
E-mail: naeskom@naeskom.dk

Dato:	Sagsbehandler:	Direkte telefon:	E-mail:	Reference:
4. januar 2005	Ejvind Skov-Andersen	55 78 41 83	agpetersen@naeskom.dk	2004110106A

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Lovændringerne på vejområdet i forbindelse med implementering af strukturreformen blev 1. december 2004 udsendt i høring med frist 7. januar 2005.

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.

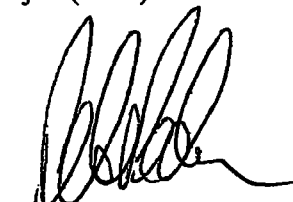
Næstveds Byråds Udvalg for Teknik og Miljø samt Økonomiudvalget har haft lovforslaget til udtalelse og finder ikke, at Næstved kan være tjent med, at kommunevejene gennem byen fortsat skal afvikle den gennemkørende, nationale og internationale trafik. Det bør sikres, at staten medvirker i planlægning, anlæg og drift af de veje, som skal forbinde det kommende statsvejnet omkring Næstved.

For at sikre sammenhæng i det fremtidige statsvejnet foreslår Næstved Kommune, at statsvejnettet forbindes ved en opklassificering af Østre Ringvej til statsvej. Østre Ringvej var indtil vejlovsrevisionen i 1998 statsvej.

Næstved Kommune foreslår, at der snarest afholdes et møde med Ministeriet, hvor planerne for det kommende statsvejnet drøftes, herunder omfartsvejsprojekterne omkring Næstved og tværforbindelser mellem Vestmotorvejen (M20) og Sydmotorvejen (M30).

Med venlig hilsen


Henning Jensen


Peter Pedersen

Modtaget i 1. kontor

11498
11499

KOPI

-7 JAN. 2005



101-7

KØBENHAVNS AMT

KOPI SCANNET

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dok 11498
101-1

Stationsparken 27
2600 Glostrup
Tlf. 4322 2222d
Fax 4322 2971
www.kbhamt.dk

Dato: 06.01.2005
Sagsnr.: 9864537
Arkiv: 1-50-0

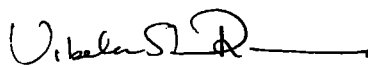
→ ska det være
check for have
1. 16. kor kop. 9/1
TL2


Strukturreformen - Københavns Amtsråds høringssvar til lovforslagene

Regeringen udsendte den 1. december 2004 46 lovforslag i høring. Københavns Amtsråd har drøftet lovforslagene og har på et ekstraordinært amtsrådsmøde den 6. januar 2005 vedtaget at afgive 52 synspunkter som høringssvar.

- ./.
- Vedlagt dette brev er kopi af Københavns Amtsråds høringssvar således som det er fremsendt til Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Kopi af høringssvaret er derudover fremsendt til Beskæftigelsesministeriet, Finansministeriet, Miljøministeriet, Socialministeriet, Undervisningsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Med venlig hilsen


Vibeke Storm Rasmussen
Amtsborgmester


Jens Chr. Sørensen
Amtsdirektør



Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Stationsparken 27
2600 Glostrup
Tlf. 4322 2222d
Fax 4322 2971
www.kbhamt.dk

Dato: 06.01.2005
Sagsnr.: 9864537
Arkiv: 1-50-0

KØBENHAVNS AMTSRÅDS HØRINGSSVAR TIL REGERINGENS LOVPAKKE TIL GENNEMFØRELSE AF STRUKTUREREFORMEN

Regeringen udsendte den 1. december 2004 46 lovforslag i høring. Københavns Amtsråd har drøftet lovforslagene og har på et ekstraordinært Amtsrådsmøde den 6. januar 2005 vedtaget at afgive nedenstående synspunkter som høringssvar. De er udtryk for de for amtet væsentligste problemstillinger og er opdelt i en række overordnede principper og en række kommentarer til de enkelte lovforslag.

Overordnede principper

1. Amtsrådet ønsker, at de regionale opgaver i hovedstadsområdet bliver løst med dynamik og med fokus på udvikling og nytænkning. Det kræver en stærk Region Hovedstaden, der har de nødvendige finansielle ressourcer, nødvendige kompetencer og folkevalgte regionspolitikere, der har det demokratiske ansvar for at udvikle hovedstaden med koordinering af alle aktører - sygehuse, forskning, universiteter, kommuner og erhvervsliv.
2. Regionsrådet har ansvaret for at udvikle hovedstaden som en metropol, der kan klare sig i konkurrencen med øvrige regioner i Europa og som samtidig kan fungere som lokomotiv for det øvrige Danmark. Ansvaret for at være regional udviklingsdynamo kræver sammenhængskraft i planlægning, infrastruktur, erhvervsfremme, forskning samt i teknologioverførsel til virksomheder og nye iværksættere og i kommercialisering af opfindelser.
3. Rådet for Region Hovedstaden bør have størst mulig fleksibilitet i lovgrundlaget til at varetage sit politiske ansvar, især i lyset af, at Region Hovedstaden omfatter næsten 1/3 af landets befolkning og vil få ca. 40.000 ansatte. Ansvaret for udviklingen af regionen skal entydigt placeres i Regionsrådet med de nødvendige kompetencer og uden en række ministerbeføjelser, og uden at en række andre aktører kan igangsætte isolerede initiativer, der kompromitterer sammenhængskraften og det regionalpolitiske ansvar.
4. Det er bekymrende, at staten i lovpakken har beregnet, at Region Hovedstaden starter med et finansielt underskud på knap en halv milliard kroner. Det vil kunne gå ud over opgavevaretagelsen og skabe folkelig modstand mod Region Hovedstaden fra første færd.

5. Det enkelte regionsråd bør kunne tilrettelægge sit virke på en sådan måde, at alle regionsrådsmedlemmer reelt får mulighed for at deltage i og påtage sig ansvar i det politiske arbejde - også medlemmerne i de små partier - og at den regionale egenart og mangfoldighed i arbejdet fortsat kan være et demokratisk kendetegn.
6. Hele lovkomplekset er både præget af en kraftigt øget detailregulering og af vidtgående ministerbemyndigelser til at fastsætte de nærmere regler. Endvidere får Rigsrevisionen en kontrollantmulighed over for regionerne ud over den formelle revision. Det samme gælder ikke for kommunerne. Samlet set er der tale om en bemærkelsesværdig tæt styring af de direkte folkevalgte regionsråd. De bør få friere rammer i den endelige lovgivning.

Regionernes oprettelse og styreform

Lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab

7. Regionerne bør have frihed til selv at tilrettelægge hensigtsmæssige politiske arbejdsformer med f.eks. tværgående udvalg, der tilgodeser de særlige behov i hver enkelt region. Derfor bør det også være muligt at nedsætte tværgående udvalg udover forretningsudvalget og ikke blot de rådgivende "§17 stk. 4 udvalg".
8. Det bør sikres, at alle regionspolitikere kan spille en aktiv rolle i politikudformningen i regionsrådet. Region Hovedstaden vil få store og komplekse opgaver, og honoreringen bør derfor have en rimelig størrelse i forhold til andre folkevalgte politikere. Det foreliggende forslag tilgodeser ikke dette. Derudover bør antallet af folkevalgte i Region Hovedstaden afspejle regionens størrelse.

Lov om regionernes finansiering

9. Region Hovedstaden bør have et økonomisk udgangspunkt svarende til det nuværende udgiftsbehov og de samme muligheder for at tilgodese nye behandlingsbehov m.v. som i det øvrige land. I lovpakken har staten beregnet, at Region Hovedstaden som udgangspunkt vil få et underskud på knap en halv milliard kroner. Heri indgår 450 mio. kr. på sundhedsområdet, som også omfatter en forringelse i forhold til forskning. Endvidere indgår et underskud på 30 mio. kr. i forhold til regional udvikling og 17 mio. kr. i bortfald af statsligt tilskud til hovedstadsregionens turismeorganisation, Wonderful Copenhagen.
10. På sygehusområdet har Københavns Amt det næstlaveste udgiftsniveau og Frederiksborg Amt det tredjelaveste i Danmark (henholdsvis indeks 95 og 97 i forhold til amts gennemsnittet baseret på regnskab 2003 og eksisterende udgiftsbehovskriterier). Såfremt staten alligevel gennem reformen vil reducere udgiftsniveauet i Region Hovedstaden i forhold til det øvrige land, så bør staten tage det politiske ansvar og foretage de fornødne økonomiske tilpasninger i 2005 og 2006 i H:S, som den selv er en central medejner af.
11. På speciallægepraksisområdet har hovedstadsområdet over en lang årrække etableret en høj dækning (indeks 145 i udgiftsniveau i forhold til landsgennemsnittet), som kun delvis substituerer sygehusydelse og dermed er udtryk for et højt serviceniveau over for befolkningen. Såfremt staten gennem reformen vil reducere udgiftsniveauet i Region Hovedstaden i forhold til det øvrige land, så bør staten give regionen de fornødne redskaber til at reducere dækningen gennem nedlæggelse af et antal speciallægepraksis, så man ikke ensidigt må foretage tilpasningen på sygehusene.

12. Den foreslåede finansieringsmodel på sundhedsområdet bør i højere grad tage hensyn til de særlige problemer, der knytter sig til det psykiatriske område i storbyen. Region Hovedstaden har 45 pct. af Danmarks svært psykisk syge og kun 30 pct. af den samlede befolkning.
13. Regionernes økonomi opdeles i separate "kasser". Det vil begrænse muligheden for prioritering og fleksibilitet samt øge de administrative opgaver i den forbindelse. Derudover giver finansieringsformerne ikke det fornødne entydige ansvar i regionsrådet, f.eks. på grund af blokeringsmuligheder fra kommunernes side.

Sundhedsområdet

Sundhedsloven

14. Finansieringsmodellen for sundhedsvæsenet bør være mere enkel og ubureaukratisk.
15. Det bør sikres, at svært psykisk syge fortsat har mulighed for et fuldt integreret tilbud med behandlingspsykiatri og socialpsykiatriske boligtilbud. Nye myndighedsbarrierer vil forringe tilbuddet til de svært psykisk syge og risikerer at medføre, at sygehusene på ny skal opbygge egne botilbud til langvarigt indlagte svært psykisk syge.
16. Opgavefordelingen mellem region og kommuner på genoptræningsområdet og sontringen mellem genoptræning og behandling bør tydeliggøres. Den vekslende brug af begreberne "efter endt behandling på sygehus" og "efter udskrivning fra sygehus" skaber uklarhed. Forslagets manglende sammenhæng mellem økonomisk ansvar og kompetence risikerer at medføre uhensigtsmæssig sundhedsfaglig adfærd og øgede konflikter mellem de forskellige dele af sundhedsvæsenet – til skade for borgeren.
17. Regionerne bør tillægges en koordinerende, analyserende og rådgivende rolle på forebyggelsesområdet.
18. Det bør være muligt for regioner og kommuner selv at etablere en hensigtsmæssig samarbejdsstruktur i relation til samarbejdsforaene mellem region og kommuner. F.eks. kan de nuværende samordningsudvalg ved amtets sygehuse kun videreføres efter tilladelse fra ministeren.
19. Hovedstaden og Medicon Valley har en styrkeposition inden for medico/sundhedsområdet – bl.a. baseret på sundhedsforskning i verdensklasse. Staten bør sikre, at forskningen på sygehusområdet i hovedstadsområdet fortsat styrkes og udvikles, i form af ikke mindst spidskompetencerne, så hovedstaden kan forblive i sundhedsforskningens internationale topklasse. Specielt bør det være muligt for regionerne at udvikle trekantssamarbejdet mellem erhverv, forskning og sygehuse yderligere, herunder teknologioverførsel fra forskning til virksomheder og kommercialisering af opfindelser.

Socialområdet

Lov om social service

20. Regionerne bør i lovgivningen gives selvstændig mulighed for at reagere på behov og udviklingstendenser på det specialiserede socialområde. I det foreliggende forslag skal regionerne blot reagere på kommunale tilkendegivelser af behov. Dermed får regionen ingen selvstændig opgaveidentitet og kan ikke være garant for, at socialområdet fortsat udvikles, eller at der fortsat eksisterer en bred og sammenhængende vifte af specialiserede sociale tilbud.

21. For at sikre, at regionerne fortsat kan betjene små målgrupper med særlige behov, bør der i lovgivningen fastlægges retningslinier for udlægning af regionale institutioner til kommunerne, der tager hensyn til fortsat faglig og økonomisk bæredygtighed i de specialiserede regionale tilbud. Endvidere bør regionerne forestå fordelingen af brugere til de tilbud og institutioner, som regionen driver, så der ikke sker målgruppeskred.
22. For at sikre regionernes grundlag for at drive specialiserede tilbud, bør de have konkurrencevilkår, der er parallelle med andre leverandørers. Tværgående og myndigheds- og myndighedslignende opgaver bør finansieres objektivt via bloktilskud for ikke at gøre regionernes pladspriser dyrere og dermed usammenlignelige med andre leverandører, der ikke har den type opgaver.
23. Regionerne bør også have ansvaret for sociale tilbud til børn og unge med alvorlige sindslidelser og alkoholbetingede eller organiske hjerneskader for at sikre sammenhæng mellem den behandlingspsykiatriske og sociale indsats for målgruppen.
24. Den nationale videns- og specialrådgivningsfunktion (VISO) bør udover rådgivning og udredningsopgaver også omfatte specialundervisningsspørgsmål.
25. Regionen bør være forpligtet til at oprette samarbejdsorganer med handicaporganisationer m.fl.

Lov om retssikkerhed og administration på det sociale område

26. Brugerindflydelsen på indholdet i de regionale tilbud bør kunne ske direkte gennem regionerne – og ikke kun via kommunerne. Ellers vil konsekvensen være en forringet retsstilling for den enkelte bruger.

Almenboliglovgivningen

27. For at videreføre de senere års kvalitetsløft af handicapboliger bør regionerne gives mulighed for at etablere og bygge nye tilbud efter almenboliglovgivningen til målgrupper med specielle behov. Ellers vil vilkårene for de mest handicappede medborgere blive forringet.

Uddannelsesområdet

Forslag til lov om ændring af lov om institutioner for uddannelsen til studentereksamen, lov om institutioner for uddannelsen til højere forberedelseksamen, lov om grundlæggende social- og sundhedsuddannelser

28. Regionerne bør tillægges reel beslutningskompetence til at løfte opgaven med at koordinere indsatsen for det samlede uddannelsesområde f.eks. i forhold til fastsættelse af institutionernes kapacitet, udbud af studieretninger og elevfordeling på gymnasieområdet. Ellers er der en risiko for, at eksempelvis gymnasier på Vestegnen med en lille søgning på grund af befolkningssammensætningen eller ældre gymnasier med ringere fysiske rammer vil have svært ved at overleve. Regionsrådet må have politisk mulighed for at kunne sikre en geografisk og social spredning af kapaciteten.

Forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen, lov om specialundervisning for voksne, lov om forberedende voksenundervisning (FVU-loven) og forskellige andre love

29. Regionerne bør varetage den mest specialiserede specialundervisning af børn med svære multiple funktionsvanskeligheder og børn, som er døvblinde. Derfor er det uforståeligt, at Geelsgårdskolen skal overgå til Region Hovedstaden, mens Kirkebækskolen skal overgå til det kommunale niveau. De to skoler har samme målgruppe og bør derfor bevares på regionalt niveau. Komplexiteten i børnenes undervisningsbehov og børnenes øvrige behov

nødvendiggør en nær tilknytning til såvel sundhedssektoren som socialektoren i de kommende regioner.

30. Den mest specialiserede specialundervisning af børn med gennemgribende udviklingsforstyrrelser bør ligeledes varetages af regionerne. Komplexiteten i børnenes undervisningsbehov forstærkes af, at der ofte er tale om en kombination af autisme og generelle indlæringsvanskeligheder. Der er således behov for nær tilknytning til psykiatriektoren i de kommende regioner. Bakkeskolen, Brøndagerskolen og Kasperskolen bør derfor fortsat bevares på regionalt niveau.
31. Region Hovedstaden bør på baggrund af den geografiske spredning af brugerne og den brede opgaveportefølje for målgrupperne drive alle fem tale- og høreinstitutter i regionen (inkl. institutterne i Københavns og Frederiksberg Kommuner og Bornholm). Ellers er der risiko for, at den regionale koordinering og samordning af tilbuddene besværliggøres unødigt.

Miljø- og naturområdet

Lov om forurening af jord

32. Opgaverne vedrørende kortlægning af grundvandsressourcen, den grundvandsbeskyttende indsatsplanlægning og indsatsen i forhold til jordforureningen hænger tæt sammen og bør derfor alle placeres i regionerne – og ikke deles mellem tre forskellige myndigheder.

Lov om miljømål, vandforsyning mm.

33. For at undgå konflikter mellem lokale og regionale interesser ved fordeling af grundvandsressourcer til drikkevand, bør der fastsættes rammer for samarbejdet omkring vandindvinding, da grundvandsforekomster ofte strækker sig over flere/mange kommuner.

Lov om miljøbeskyttelse

34. Tilsynet med større, miljøtunge og højt specialiserede virksomheder bør samles enten under staten eller i regionerne for at sikre alle virksomheder sagsbehandling på et fagligt højt niveau.
35. Armslængde-princippet om, at man på virksomhedsmiljøområdet ikke er tilsynsmyndighed for sig selv, bør fastholdes. Kommunerne bør for at undgå interessekonflikter ikke både være ejere af f.eks. affalds- og rensningsanlæg og samtidig være ansvarlig miljømyndighed for de samme anlæg.

Regional udvikling

36. Det er positivt, at reformen giver regionerne det overordnede ansvar for den regionale udvikling. De gode hensigter bliver desværre ikke fulgt op af de konkrete lovforslag. Der bør udarbejdes en samlet lov om regional udvikling, der giver regionerne et stærkt mandat til at koordinere regional udvikling med mulighed for selvstændigt at kunne igangsætte en bred vifte af aktiviteter.
37. Region Hovedstaden bør have et godt finansielt grundlag for at sikre en stærk regional udvikling i landets metropol. Staten har beregnet et underskud på 30 mio. kr. til regional udvikling. Hertil kommer, at staten ikke har ønsket at overføre sit nuværende tilskud til Wonderful Copenhagen på 17 mio. kr. til regionen. Konsekvensen vil være besparelser på både den kollektive trafik og erhvervsfremme – f.eks. er det tvivlsomt, om Wonderful Copenhagen og investeringsfremmeorganisationen Copenhagen Capacity kan videreføres.

Lov om planlægning

38. Regionerne bør tillægges kompetencen til at udstikke rammerne for den overordnede udvikling.
39. Der bør anvendes en mere fleksibel planlægningsramme, så hovedstaden kan udvikle sin metropolstatus. Den særlige bemyndigelse til miljøministeren til pr. 1. januar 2007 at fastsætte overordnede principper for byudvikling og rekreative hensyn m.v. i hovedstadsområdet til erstatning af den demokratisk vedtagne Regionplan 2005 bør ændres, så denne kompetence tillægges Regionsrådet for Hovedstaden.
40. Der bør fastsættes mere præcise rammer for samarbejdet mellem de mange aktører i planlægningsarbejdet i hovedstaden. Hovedstadens udvikling skal efter lovforslaget varetages af staten, Region Hovedstaden, Region Sjælland og varierende kommunegrupper alt efter lovområder. Der bør være en entydig geografisk afgrænsning af hovedstadsområdet i de forskellige lovforslag.
41. Det bør klart fremgå, at trafikal infrastruktur, herunder såvel veje som kollektiv trafik (busser og tog), indgår som et af de centrale emner i den regionale udviklingsplan, således at ønsker og rammer for kommende investeringer kan indgå i planen.

Lov om erhvervsfremme

42. Der bør være en entydig ansvarsfordeling mellem regioner, stat og kommuner. Stat og kommuner får mulighed for at igangsætte aktiviteter uden om vækstfora og de regionale erhvervsudviklingsstrategier. Det medfører en risiko for både overlappende og modsatrettede aktiviteter inden for de enkelte regioner. Koordineringen af den regionale erhvervsudvikling bør placeres på regionalt niveau med folkevalgte politikere som ansvarlige.
43. Regionernes rolle som udviklingsdynamoer forudsætter finansiell styrke, og at der gives mulighed for selvstændigt at kunne igangsætte en bredere vifte af aktiviteter, der kan fremme regionernes udvikling, herunder kulturfyrtårne, idræt og turisme.
44. Regionerne bør have vide rammer for at organisere erhvervsfremmeaktiviteter fremfor kun at være begrænset til juridiske selskaber, hvor der ikke må udøves ejerbeføjelser f.eks. ved at deltage i bestyrelsesarbejde. Det vil have betydning for en effektiv videreførelse og udvikling af arbejdet i Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen.
45. Regionerne bør gives mulighed for umiddelbart at deltage i selskaber til kommercialisering af forskning og udvikling på sundhedsområdet samt andre af regionens opgaveområder. Forskning, innovation og teknologioverførsel er afgørende for, at Region Hovedstadens stærke højteknologiske forskningsmiljøer kan fungere som drivkraft for erhvervsudvikling, vækst og velfærd til fordel for hele Danmark.
46. Det er positivt, at ansvaret for den danske deltagelse i Øresundssamarbejdet er placeret hos Region Hovedstaden med inddragelse af de relevante aktører. Derfor er det u hensigtsmæssigt og modstridende, at Økonomi- og Erhvervsministeren bemyndiges til at fastsætte regler om regioners samarbejde med tilgrænsende landes myndigheder og organisationer samt til at nedsætte organer til varetagelse af samarbejdet.

Lov om trafikskaber

47. Der er behov for en organisering af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, som sikrer et sammenhængende tilbud til borgerne. Det foreliggende forslag til et fælles sjællandsk trafikskaber løser ikke denne opgave. Der bør oprettes to trafikskaber for Sjælland – et for Region Hovedstaden og et for Region Sjælland.
48. Hele ledelsesstrukturen i Trafikskaber Sjælland med bestyrelse og repræsentantskab lider under et stort demokratisk underskud. Hverken trafikomfang, udgiftsniveau eller indbyggertal afspejles i indflydelsen for de enkelte regioner og kommuner i ledelsesorganerne.
49. Der er stor usikkerhed om, hvad regionernes udgifter bliver. Definitionen på regionale busruter, som regionerne skal betale for, er meget uklar på Sjælland. Samtidig er den samlede finansiering af Trafikskaber Sjælland meget uoverskuelig og bureaukratisk opbygget med meget konfliktstof gemt i de mange aftaler, der skal indgås.
50. Der bør tages stilling til, hvem der skal have ansvaret for Metroens 3. etape (Østamagerbanen) og den kommende Lyngby-Glostrup bane.


Lov om veje


51. Staten bør overtage de fleste amtsveje i Københavns Amt. Eksempelvis bør veje som Ring 3, Roskildevej og Frederikssundsvej, der er blandt landets mest befærdede pendlingsruter, overgå til staten for at sikre en sammenhængende planlægning og drift.
52. Der bør i øvrigt anvendes ensartede kriterier for fordelingen af amtsveje mellem stat og kommuner, uanset hvor i landet vejene er placeret. Eksempelvis er den foreslåede forskel i fordelingen af amtsveje i Frederiksborg Amt og Københavns Amt ganske uforståelig. Den kan ikke være rationel, og den vil sætte kommunerne i Københavns Amt på en meget svær finansieringsopgave. Fordelingen af udgifterne til veje bør følge trafikbelastningen og de reelle udgiftsbehov.

Dette høringssvar er tillige i genpart fremsendt til Beskæftigelsesministeriet, Finansministeriet, Miljøministeriet, Socialministeriet, Trafikministeriet, Undervisningsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Amtsrådets høringssvar er vedtaget i enighed mellem de tilstedeværende 28 amtsrådsmedlemmer. 3 medlemmer var fraværende ved mødet.

Med venlig hilsen


Vibeke Storm Rasmussen
Amtsborgmester


Jens Chr. Sørensen
Amtsdirektør



1., 2., 6. KT

Trafikminister
Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dato: 7. januar 2005

Høringsvar om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen

I breve af 1. december 2004 fra Trafikministeriet og fra de øvrige ressortministerier er Københavns Borgerrepræsentation blevet bedt om at udtale sig om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen.

Sagen er blevet behandlet på Borgerrepræsentationens møde den 6. januar 2005.

Københavns Kommune sender på denne baggrund høringssvar til lovforslagene på Trafikministeriets område samt en kopi af brev til Indenrigs- og Sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen, der sammenfatter kommunens hovedsynspunkter i forbindelse med lovforslagene, som udmønter kommunalreformen.

Med venlig hilsen


Lars Engberg

Københavns Kommune



NOTAT

Til: Trafikministeriet

Dato: 14. december 2004/ J.nr.: 0.00.013.ps- 1/04

Københavns Kommunes bemærkninger til lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen på Trafikministeriets område

Generelle bemærkninger til lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen på Trafikministeriets område

Københavns Kommune anbefalede i høringssvar til strukturkommissionens betænkning en samling af den kollektive trafik og vejområdet under en regional myndighed. Med forslagene i forbindelse med kommunalreformen deles den kollektive trafik og den individuelle trafik på flere aktører og der skabes ikke mulighed for en samlet prioritering og koordinering. I forbindelse med ændringer af vejloven forudsætter Københavns Kommune, at de samme principper for fordeling af stats- og kommuneveje kommer til at gælde i hele landet.

Forslag til lov om trafikkselskaber

I henhold til lovforslaget om trafikkselskaber, skal der på Sjælland oprettes et trafikkselskab. Kommunerne skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

Københavns Kommune finder, at finansieringsmodellen er mangelfuld og uklar. Det er umuligt at gennemskue, hvorvidt der er råd til samme busbetjening af københavnerne som hidtil. Hvis ikke finansieringsmodellen tilskynder til et fælles ansvar for at sikre sammenhængen i busbetjeningen af regionens borgere og erhvervsliv, vil Hovedstaden være bedre tjent med et selskab for Region Hovedstaden, samt de kommuner, der indgår i hovedstadsområdet jf. definitionen af hovedstadsområdet i planloven (Greve, Køge, Gundsø, Roskilde og Solrød), baseret på HT-modellens principper.

Københavns Kommune finder det beklageligt, at der med den nye struktur ikke sker en større koordinering af den kollektive trafik på Sjælland (tog, bus og Metro), hvor bus, S-tog og Metro tilsammen udgør et sammenhængende kollektivt trafik system. Som minimum bør det nuværende HT-område (evt. hovedstadsområdet defineret som i planloven) fungere uændret planlægningsmæssigt og finansielt.

Trafikselskabers organisering

Trafikselskabet på Sjælland skal ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer, hvoraf de to skal udpeges af de to regionsråd på Sjælland. Det levner 7 pladser til de sjællandske kommuner. De 7 kommunale bestyrelsesmedlemmer skal vælges på et repræsentantskab, hvor hver kommune på Sjælland er repræsenteret med en person.

For Københavns Kommune er det afgørende, at kommunens repræsentation i bestyrelsen afspejler det faktum, at godt halvdelen af buspassagerne i HUR-området kører inden for Københavns Kommunes grænser. Med et repræsentantskab hvor Københavns Kommune kun har en repræsentant ud af måske 60 – 70 kommuner, vil det i praksis blive umuligt at opnå en repræsentation i bestyrelsen, der svarer til kommunens andel af passagertallet. Dette er et uacceptabelt grundlag for et evt. samarbejde om busbetjening på Sjælland.

Trafikselskabets finansiering

I lovforslaget lægges op til, at udgifterne til trafikselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og de to nye regionsråd.

De to regionsråd skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. I praksis vil der for HUR-området formentlig alene være tale om, at S-busserne er et regionalt ansvar.

Kommunerne skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter samt udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Lokale busruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

Københavns Kommune finder ovennævnte finansieringsmodel mangelfuld og uklar. Og det er på den baggrund umuligt at gennemskue, hvorvidt forudsætningen om opretholdelse af det nuværende aktivitetsniveau kan ske inden for den nuværende økonomiske ramme.

Trafikministeriet har oplyst, at der er foretaget beregninger der viser, at Københavns Kommune vil kunne opretholde aktivitetsniveauet inden for den nuværende økonomiske ramme.

Det har dog ikke været muligt for Københavns Kommune at få udleveret disse beregninger. HUR har oplyst, at det på det nuværende uklare grundlag ikke er mulighed for at kunne bekræfte eller afkræfte, hvorvidt

forudsætningen holder.

I dag betaler Københavns Kommune i henhold til udskrivningsgrundlaget ca. 25 pct. af udgifterne til busdrift i HUR, mens kommunen ifølge lovudkastet fremover vil få ansvaret for ca. 50 pct. af regionens buspassagerer. D.v.s. Københavns Kommunes driftstilskud pr. passager meget skønsomt vil være ca. 1/3 af driftstilskuddet pr. passagerer i resten af regionen. Selvom busdriften i Københavns Kommune har et mindre tilskudsbehov pr. passager end for resten af regionen (grundet højere belægningsprocenter), er det derfor efter Københavns Kommunes skøn usikkert, hvorvidt det vil være muligt at fastholde driftomfanget på det nuværende niveau.

Principielt tilslutter Københavns Kommune sig det overordnede princip om, at kommunerne betaler for de busrejser, deres borgere foretager indenfor trafikelskabets grænser. Desværre er det ikke vores opfattelse, at finansieringsmodellen umiddelbart muliggør dette.

I dag finansieres HT af enhederne efter udskrivningsgrundlag. På andre dele af Sjælland finansieres trafikelskaberne i forhold til den trafik de udfører i den enkelte kommune. Københavns Kommune mener, at der i loven bør åbnes mulighed, at der etableres et selskab for Region Hovedstaden, samt de kommuner, der indgår i hovedstadsområdet jf. planloven (Greve, Køge, Gundsø, Roskilde og Solrød), baseret på HT-modellens principper. Københavns Kommune skal derfor anbefale, at den nuværende finansiering af HT, baseret på udskrivningsgrundlag, fastholdes indtil det tekniske grundlag foreligger for en udgiftsfordeling mellem kommunerne, baseret på det udførte transportarbejde for kommunens borgere.

Takster, billetteringssystemer og økonomi

I Hovedstadsområdet er der i dag et takstfællesskab, der sikrer, at passagerne kan benytte samme billetter overalt i den kollektive trafik. Dette samarbejde fungerer ganske udmærket. Forslaget om, at de enkelte trafikelskaber fremover selv fastsætter takster, men samtidigt skal sikre, at passagerne fortsat kan benytte samme billetter i den kollektive trafik virker ikke umiddelbart logisk. Der savnes en bedre beskrivelse af, hvordan det i praksis skal foregå.

For det gamle HT-område skal der fortsat være en indtægtsudligning mellem selskaberne, således som det kendes fra HUR i dag, hvor billetindtægten deles mellem de deltagende selskaber efter forhandling og hvor HUR har takskompetencen. Det betyder, at der i fremtiden skal være et takstfællesskab, som går ud over de regionale grænser, og hvor indtægtsfordelingen bestemmes af Trafikministeren. Hvordan denne konstruktion vil påvirke det samlede Trafikelskabs økonomi, og hvorledes de regionale tilskud skal bestemmes, er uklart.

Regeringen har fastlagt, at taksterne ikke må stige udover den almindelige pris- og lønregulering. Samtidigt skal aktivitetsniveauet opretholdes. Det er de samme forudsætninger, der er lagt på HURs budget for 2005 og 2006, hvilket indebærer et årligt, lånefinansieret driftsunderskud på 120

mio. kr.

Konsekvensen er derfor, at enten vil kommunerne i Hovedstadsområdet skulle øge deres betaling til busdriften med 120 mio. kr. årligt fra 2007, eller også skal der ske reduktioner i serviceniveauet.

Endelig skal det bemærkes, at der er et udestående spørgsmål om, hvem der fremover skal have ansvaret for at betale den gæld, der oparbejdes i HURs busdrift i disse år.

Trafikskabets planlægning og koordinering

Den kollektive trafik på Sjælland (tog, bus og Metro) udgør tilsammen udgør en sammenhængende kollektiv trafik system. Københavns Kommune finder ikke, at lovforslaget sikre den fornødne koordinering.

Der er en stor grad af sammenhæng mellem boligernes og arbejdspladsernes lokalisering og trafik. Derfor er der i Hovedstadsområdet indført et princip om stationsnærhed i forbindelse med lokalisering af større arbejdskraftintensive arbejdspladser, publikumsintensive indkøbs- og kulturinstitutioner mv. For at sikre en så optimal afvikling af trafikken, herunder anvendelse af kollektiv trafik, er det derfor helt afgørende, at der ikke bare er en god koordinering mellem regionplaner og trafikplaner, men også i planlægningen trafikarterne i mellem. Dette var en væsentlig årsag til at danne HUR, hvor netop denne sammenhæng blev fremhævet. HUR kunne på den baggrund lave den første samlede trafikplan for alle trafikarter i koordination med regionplanen i juni 2004. Denne sammenhæng forsvinder, og der redegøres ikke for, hvorfor dette behov ikke længere er til stede eller hvorledes behovet kan opfyldes inden for den foreslåede lovgivning.

Forslag til Lov om ændring af lov om offentlige veje

Af lovforslaget fremgår, at det overordnede vejnet samles i staten, mens lokalt orienterede veje overgår til kommunerne. Det nævnes herunder eksplicit, at staten skal have ansvaret for:

- Veje, der indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik og distributionssystemer
- Veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, specielt set i lyset af den stigende internationale handel og behovet for effektiv afvikling af transittrafikken gennem Danmark
- Vejstrækninger, der indebærer varetagelse af opgaver med henblik på at understøtte et fleksibelt arbejdsmarked, herunder opgaver som følge af øget pendling.

Københavns Kommune støtter princippet om, at Staten påtager sig ansvaret for et udvidet, sammenhængende statsvejnet, og kommunerne får ansvaret for de lokalt orienterede veje. Kriterierne, der ligger til grund for delingen af amtsvejene mellem kommune og stat, finder Københavns Kommune hensigtsmæssige.

I Københavns Kommune er der ikke hidtil blevet skelnet mellem amts- og kommuneveje. Københavns Kommune kan ud fra lovforslaget se, at staten ikke agter at overtage vejstrækninger, som Københavns Kommune finder falder indenfor kriterierne for statsveje. Det finder Københavns Kommune uacceptabelt.

Der findes i dag ikke amtsveje som sådan i Københavns Kommune, da man ikke hidtil har fundet det nødvendigt med en opdeling i amtslige og kommunale veje. Set i lyset af intentionerne med strukturreformen, har Københavns Kommune gennemgået byens vejnet og er af den opfattelse, at et antal veje ville have været amtsveje, hvis der havde været både en selvstændig kommune og et selvstændigt amt.

Københavns Kommune finder, at følgende veje er "amtsveje" og opfylder de kriterier, der er opstillet i lovforslaget for en statslig overtagelse:

- Helsingørmotorvejens forlængelse mod centrum til Øster Søgade
- Hillerødmotorvejens forlængelse mod centrum til Nørre Søgade
- Holbækmotorvejens forlængelse mod centrum til og med Kalvebod Brygge
- Amagermotorvejens forlængelse mod centrum til og med Scandia-gade.

På denne baggrund finder Københavns Kommune, at staten bør overtage ovennævnte veje. Derudover finder kommunen, at staten må overtage ansvaret for forbindelsen mellem Københavns Havn og det overordnede vejnet, herunder Motorringvejen, Øresundsbron og Helsingør-Helsingborg.

Endelig finder Københavns Kommune, at en eventuel fremtidig forbindelse af Helsingørmotorvejens indføring med Amagermotorvejen bør være en statsvej.

I forbindelse med forslagens ændring af vejlovgivningen er offentliggjort en liste over amtslige veje, som foreslås overtaget af staten. Listen indeholder ikke veje i Københavns Kommune uagtet, at Københavns Kommune i dag er såvel kommune som amtskommune – og at mange af de kommunale vejstrækninger har både en overordnet funktion og en langt større trafik end det øvrige amtslige vejnet. Samtidig er vejnettet ind til København af stor betydning for pendlingen af arbejdskraft til mange store virksomheder i regionen.

I Bilag 1 er gengivet de objektive forhold for de vejstrækninger som Københavns Kommune har foreslået, at staten overtager. Til sammenligning er medtaget forholdene for Aarhus – Grenaa vejen, som skønnes at være den mest sammenlignelige af de amtsveje som er nævnt i lovforslagets liste over amtsveje, der skal overtages af staten.

Det er Københavns Kommunes opfattelse, at de af Københavns Kommune foreslåede vejstrækninger opfylder de af trafikministeriet opstillede ob-

jektive kriterier bedre end Aarhus – Grenaa vejen gør jf. vedlagte bilag 1.

Ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart

I det omfang Københavns Amt har varetaget kystsikringen og digeanlæggene, overgår opgaven nu til kommunen. Man bør derfor være opmærksom på, at dette er en ekstra opgave for Københavns Kommune, der kan komme på tale på de lavt beliggende områder på Vestamager.

Bilag 1 Skema over vejstrækninger i Københavns Kommune der lever op til kriterierne for det overordnede vejnet

	Indgår i erhvervscentres logistik	Funktionel sammenhæng med internationalt vejnet	Understøtter fleksibelt arbejdsmarked	Forbindelse til havne, lufthavne og grænseovergange	Sikre sammenhæng i overordnet vejnet
Lynbyvejen til Øster Søgade	Mange store virksomheders forbindelsesvej til det overordnede vejnet	Lynbyvejen er en del af det internationale vejnet mellem Københavns City og Skandinavien	Lynbyvejen betjener den kraftigt stigende pendlertrafik til/fra Nordsjælland og København mellem bolig og arbejdspladser	Lynbyvejen er den vigtigste vejforbindelse til Københavns Havn	Lynbyvejen er det nordlige "link" mellem Københavns centrum og det overordnede vejnet
Hillerød motorvejen til Nørre Søgade	Mange store virksomheders forbindelsesvej til det overordnede vejnet		Hillerød motorvejen betjener den kraftigt stigende pendlertrafik til/fra Nordsjælland og København mellem bolig og arbejdspladser		Hillerød motorvejen er det nordvestlige "link" mellem Københavns centrum og det overordnede vejnet
Holbækmotorvejen til Kalvebod Brygge	Mange store virksomheders forbindelsesvej til det overordnede vejnet		Holbækmotorvejen betjener den kraftigt stigende pendlertrafik til/fra Vestsjælland/Sydsjælland og København mellem bolig og arbejdspladser	Holbækmotorvejen er en vigtig forbindelsesvej til Københavns Havn	Holbækmotorvejen er det vestlige "link" mellem Københavns centrum og det overordnede vejnet
Amagermotorvejen til Scandiagade	Mange store virksomheders forbindelsesvej til det overordnede vejnet	Amager motorvejen er en del af det internationale vejnet mellem Københavns City og Tyskland og Sverige	Amagermotorvejen betjener den kraftigt stigende pendlertrafik til/fra Vestsjælland/Sydsjælland og København mellem bolig og arbejdspladser		Amagermotorvejen er det sydlige "link" mellem Københavns centrum og det overordnede vejnet
Aarhus - Grenaa vejen	Mange store virksomheders forbindelsesvej til det overordnede vejnet		Aarhus - Grenaa vejen betjener den kraftigt stigende pendlertrafik mellem Djursland og Aarhus	Aarhus - Grenaa vejen er en vigtig forbindelsesvej til Aarhus havn	



Indenrigs- og Sundhedsminister
Lars Løkke Rasmussen
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Dato: Den 7. januar 2005

Høringssvar om lovpakken i forbindelse med kommunalreformen

I breve af 1. december 2004 fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet og fra de øvrige ressortministerier er Borgerrepræsentationen blevet bedt om at udtale sig om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen. Sagen blev behandlet på Borgerrepræsentationens møde den 6. januar 2005. Borgerrepræsentationen godkendte høringssvarene til de enkelte ressortministerier og besluttede samtidig at fremsende følgende generelle bemærkninger til den samlede lovpakke til Indenrigs- og Sundhedsministeren:

"Københavns Kommune har i hele forløbet fra afgivelsen af Strukturkommissionens betænkning og regeringens udspil i april 2004 om "Det nye Danmark" været enig i de overordnede mål med kommunalreformen, herunder regeringens overordnede målsætning om én indgang for borgere og virksomheder til den offentlige sektor og om en enstrengt beskæftigelsesindsats, hvor staten fastlægger de overordnede rammer og kommunerne varetager de borgerrettede opgaver.

Flere af lovforslagene vil skabe problemer for realisering af en effektiv offentlig forvaltning med kommunerne som borgernes og virksomhedernes hovedindgang til den offentlige sektor. Eksempelvis bliver myndighedsopgaverne på skatteområdet fjernet fra de kommunale servicecentre, hvilket er et alvorligt tilbageslag for intentionen om at give borgerne én indgang til det offentlige. 1/3 af alle henvendelser i servicecentre vedrører skattespørgsmål – så nu skal borgerne både gå til et kommunalt og et statsligt kontor i mange livssituationer.

Lovforslagene på beskæftigelsesområdet indebærer, at kommunerne får vanskeligt ved at tilrettelægge en helhedsorienteret indsats for de svage grupper, som har flere problemer end ledighed. Københavns Kommunes målsætning om at få de svage grupper ind på arbejdsmarkedet vil

vanskeliggøres af, at lovforslaget ikke understøtter muligheden for at skabe en entydig indgang til det offentlige for disse grupper.

Københavns Kommune mener, at der i lovpakken mangler en klar vision for hovedstaden, der baserer sig på en erkendelse af, at den overordnede set udgør et sammenhængende bolig-, trafik-, arbejdsmarkeds- og erhvervsområde, der spiller en afgørende rolle for Danmarks fremtidige erhvervsudvikling. Den foreslåede opdeling af den nuværende hovedstadsregion, forringer forudsætningerne for udvikling i området. Dermed forringes hovedstadsområdets muligheder for at konkurrere med andre storbyregioner.

Københavns Kommune kan fortsat henholde sig til kommunens høringssvar til Strukturkommissionens betænkning, hvor Københavns Kommune anbefalede, at ansvaret for bus, tog, metro og overordnede veje samles i regionen. Københavns Kommune mener fortsat, at der er behov for en samlet planlægning af den kollektive og individuelle trafik. Københavns Kommune går ud fra, at de generelle principper for opdeling af statslige og kommunale veje også gælder i Københavns Kommune. Københavns Kommune finder, at kommunalreformen skaber en uklar ansvarsfordeling mellem regionerne og kommunerne på trafikområdet - ikke mindst for så vidt angår finansieringen af den kollektive trafik.

Københavns Kommune mener, at der fortsat er et behov for en samlet planlægning af den kollektive trafik i den nuværende hovedstadsregion. Københavns Kommune anbefaler, at der oprettes et særligt selskab, baseret på HT-modellens principper for Region Hovedstaden og de kommuner i Region Sjælland, der indgår i hovedstadsområdet jf. planlovens definition af hovedstadsområdet, hvor Greve, Køge, Gundsø, Roskilde og Solrød kommune også indgår i hovedstadsområdet.

Københavns Kommune konstaterer, at der ikke er grundlag for at vurdere den samlede økonomiske virkning af opgaveflytningerne og af ændringerne i tilskuds- og udligningssystemet. Kommunen lægger derfor meget vægt på, at der sikres sammenhæng, svarende til den der er i dag, mellem opgaver og økonomi, således at borgerne efter reformen ikke udsættes for serviceforringelser eller skattestigninger.

Samlet er det vigtigt for Københavns Kommune, at den løbende dialog mellem Regeringen og Københavns Kommune om særlige hovedstads-spørgsmål sikres - også efter kommunalreformen.

Københavns Kommune finder ligeledes, at Danmarks hovedstad skal sikres en rimelig repræsentation i den kommende hovedstadsregion i forhold til oprettelsen af trafikselskaber, vækstforbund mv. I forhold til

fremtidens vækst- og erhvervs politik er det vigtigt, at Regeringen anerkender og giver Københavns Kommune en repræsentation i de fremtidige offentlige beslutnings- og rådgivningsfora f.eks. Det Nationale Vækstråd. Formålet er, at understøtte udviklingen af Hovedstaden som vækstdynamo til gavn for hele Danmark.

I det følgende uddybes nogle af ovenstående bemærkninger:

Udvikling i hovedstaden

Erhvervsudviklingen i Københavns Kommune er tæt forbundet med udviklingen i hele hovedstadsområdet og i Øresundsregionen. København er i hård konkurrence med andre nordeuropæiske storbyregioner om at tiltrække investeringer, eksperter, virksomheder og turister. Udviklingen og markedsføringen indenfor erhverv og kultur er med til at sikre regionen som en destination for udenlandske investeringer og turister. Det er vigtigt, at kommunalreformen understøtter hovedstadsrådets muligheder for at klare sig i denne konkurrence.

Med kommunalreformen oprettes regionale vækstfora, der får ansvaret for planlægning af den erhvervspolitiske indsats i regionen. I forslag til lov om erhvervsfremme præciseres opgavefordelingen mellem det statslige, regionale og kommunale niveau. Denne opdeling virker overordnet set hensigtsmæssig. Men det er uklart, hvorvidt vækstforaene får den fornødne styrke til reelt at kunne koordinere den regionale erhvervsindsats i hovedstadsområdet, da der her vil være behov for at se på erhvervsudviklingen på tværs af de nye regionsgrænser.

Den funktionelle hovedstadsregion omfatter i dag det meste af Sjælland. Derfor er det problematisk, at den kommende Hovedstadsregion bliver mindre – endda mindre end den nuværende HUR-region. Det vil skade erhvervsfremmearbejdet i Wonderful Copenhagen og Copenhagen Capacity, der hidtil har været forankret i HUR.

Ikke alene udgør de nye regionale grænser på Sjælland en barriere for udviklingen i hovedstadsområdet. Problemet forstærkes også af, at kommuner i Roskilde Amt får merudgifter, hvis de ønsker at deltage i vækstforummet for hovedstaden, da kommunerne skal betale udviklingsbidrag til den region de formelt er en del af. Kommunerne afskæres dermed fra at anvende deres udviklingsmidler i samarbejde med andre og eventuelt mere relevante naboregioners vækstfora.

Københavns Kommune må konstatere, at det på baggrund af lovpakken er svært at se, hvor ansvaret for hovedstadens samlede udvikling er placeret efter kommunalreformen. Kommunalreformen leverer ingen løs-

ning på de eksisterende koordinationsproblemer i hovedstadsområdet indenfor trafik og planlægning, som strukturkommissionens betænkning beskriver.

Endelig er det uklart, hvordan ansvaret for den centrale vækst opgave i Øresundsregionen fremover skal varetages. Københavns Kommune er fortsat parat til at påtage sig sin rolle i dette arbejde, men det må forudsættes, at Regeringen ikke fraskriver sig sit ansvar for udviklingen i hovedstadsområdet. Københavns Kommune forudsætter, at kommunen kommer til at deltage i det tværgående samarbejde om vækst i Øresundsregionen.

En styrkelse af de nationale vækstcentre har nemlig afgørende betydning for udviklingen i hele landet. Staten og bl.a. Københavns Kommune har i en lang årrække investeret betydelige midler i at professionalisere den internationale udvikling og markedsføring af hovedstaden som destination for udenlandske investeringer og international turisme. Disse aktiviteter finder sted inden for rammerne af Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen.

Det er afgørende at sikre kontinuiteten og forstærke denne indsats, så investeringerne ikke går tabt. Det bør derfor af bemærkningerne til lovforslaget om erhvervsfremme fremgå, at disse organisationer har deres ophæng i de regionale vækstfora. Det er netop i disse fora, at de interesserede parter – kommuner, erhvervsliv og region – er repræsenterede. Der må gives en lovgivningsmæssig sikkerhed for videreførelse af disse eksisterende organisationer.

Trafik

Efter forslag til lov om trafikselskaber skal der etableres et samlet trafikselskab på Sjælland, som har ansvar for udvikling, finansiering og drift af bus- og lokalbanetrafikken på hele Sjælland.

Københavns Kommune beklager, at der ikke er kommet en samlet løsning, der sikrer en langt højere grad af koordinering af den kollektive trafik mellem udvikling og drift af busser, S-tog og metro. Det af Trafikministeren fremlagte forslag vil ikke kunne fungere hensigtsmæssigt i et sammenhængt storbyområde som HUR-området.

Den foreslåede finansieringsmodel i Trafikselskab Sjælland er problematisk. Kommunerne skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i

de enkelte kommuner, og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

Finansieringsmodellen er uklar og det er vanskeligt at gennemskue, hvorvidt den nuværende busbetjening af københavnerne og de mange pendlere fra omegnskommunerne kan fastholdes.

Placering af det finansielle ansvar hos de enkelte kommuner betyder, at det bliver vanskeligt at få en samlet, sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og drift af bus- og lokalbanetrafikken på tværs af kommunegrænser i hovedstadsområdet, og der vil blive et utal af uensigtsmæssigheder og reelle eller oplevede uretfærdigheder mellem de involverede kommuner.

Københavns Kommune anbefaler, at der gives mulighed for at oprette et særligt selskab for Region Hovedstaden og kommunerne, der indgår i hovedstadsområdet jf. planloven (Greve, Køge, Gundsø, Roskilde og Solrød), baseret på HT-modellens principper. Københavns Kommune skal derfor anbefale, at den nuværende finansiering af HT, baseret på udskrivningsgrundlag, fastholdes indtil det tekniske grundlag foreligger for en udgiftsfordeling mellem kommunerne, baseret på det udførte transportarbejde for kommunens borgere. Selskabet kan eventuelt indgå som en del af Trafikselskab Sjælland.

Opdeling af veje

Lovforslaget om ændring af lov om offentlige veje lægger op til en deling af amtsvejene mellem kommune og stat. Der er opstillet en række kriterier, som Københavns Kommune finder hensigtsmæssige.

I Københavns Kommune er der ikke hidtil blevet skelnet mellem amts- og kommuneveje. Københavns Kommune kan ud fra lovforslaget se, at staten ikke agter at overtage vejstrækninger, som Københavns Kommune vurderer er indenfor kriterierne for statsveje. Københavns Kommune mener, at staten bør overtage de veje, som efter kriterierne kan karakteriseres som statsveje. Derudover finder kommunen, at staten må overtage ansvaret for forbindelsen mellem Københavns Havn og det overordnede vejnet, herunder Motorringvejen, Øresundsbroen og Helsingør-Helsingborg.

Endelig finder Københavns Kommune, at en eventuel fremtidig forbindelse af Helsingørmotorvejens indføring med Amagermotorvejen bør være en statsvej.

En indgang til den offentlige sektor

Københavns Kommune kan tilslutte sig forslaget til lov om kommunale servicecentre og forslaget til ændring af færdselsloven og pasloven. Denne lovgivning understøtter både regeringens og kommunens egne intentioner om at give borgerne én indgang til det offentlige på de ydelsesområder, hvor borgerne ofte henvender sig til myndighederne.

Det virker i den sammenhæng uforståeligt og uacceptabelt, at der samtidig fremsættes et forslag til skatteforvaltningslov, som ikke gør det muligt for kommunerne at løse myndighedsopgaver på skatteområdet.

I dag er hver 3. opgave i servicecentrene en skatteopgave og i langt de fleste livssituationer er ændret skattekort en af de opgaver, som borgerne efterspørger sammen med øvrige kommunale ydelser, som boligstøtte, flytteanmeldelse m.m. Derfor er skatteministeriets lovforslag i modstrid med den overordnede målsætning for kommunalreformen.

Københavns Kommune foreslår, at der i forslaget til skatteforvaltningslov gives lovhjemmel til, at kommunerne kan løse myndighedsopgaver på skatteområdet f.s.v.a. de borgerbetjeningsopgaver, som flest borgere har brug for.

Alternativt at den model, der er anvendt i udkast til lov om ansvaret for og styringen af den aktive beskæftigelsesindsats § 20 bringes i anvendelse på skatteområdet, så medarbejderne i servicecentrene både vil kunne løse myndighedsopgaver for kommunen og for staten.

Beskæftigelsesområdet

Københavns Kommune mener, at der bør etableres et enstrengt arbejdsmarkedssystem, hvor kommunen har ansvaret for hele beskæftigelsesindsatsen både over for de forsikrede ledige og de uforsikrede ledige. Københavns Kommune vil således bidrage positivt til etablering af jobcentre og søge om at blive pilotforsøg kommune, hvis vilkårene for forsøget bliver hensigtsmæssige.

Beskæftigelsesministeriets lovforslag lever imidlertid ikke op til intentionerne for kommunalreformen. Lovforslagenes krav til organisering af beskæftigelsesindsatsen kan medføre, at de svageste grupper bliver tabt. Der stilles krav om, at beskæftigelsesindsatsen fremover skal være placeret under kommunens Økonomiudvalg eller under et politisk udvalg, som udelukkende varetager beskæftigelsesindsatsen og evt. erhvervspolitikken og er en særskilt del af forvaltningen.

Udbetalingen af forsørgelse må således ikke ske i den forvaltning, som tager sig af beskæftigelsesindsatsen. Herved bliver det vanskeligt at opbygge en helhedsorienteret indsats over for de svage grupper, for hvem ledighedsproblemet hænger sammen med sociale problemer, boligproblemer, misbrugsproblemer m.m.

Endvidere er der lagt op til, at AF-systemets organisering og arbejdsmetoder skal overføres til kommunerne, og kommunernes beskæftigelsesindsats skal styres på metoder fremfor på resultater. Københavns Kommune finder, at kommunerne i langt højere grad skal have mulighed for selv at tilrettelægge beskæftigelsesindsatsen ud fra kommunens egne erfaringer.

Københavns Kommune får også vanskeligt ved at sikre en helhedsorienteret indsats på integrationsområdet, da beskæftigelsesopgaven ikke kan placeres sammen med de øvrige opgaver, som relaterer sig til integrationsindsatsen. Dette ser Københavns Kommune som et alvorligt problem, idet hele hensigten med det enstregede arbejdsmarkedssystem var at styrke indsatsen for, at de svage grupper blev indplaceret på arbejdsmarkedet.

IT-udvikling

Mange af lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen vil betyde, at hele eller dele af de eksisterende IT-systemer skal overflyttes til andre myndigheder, og at der skal udvikles nye IT-systemer.

Der opstår med reformen snitflader mellem stat, regioner og kommuner, hvor flere myndigheder anvender fælles IT-systemer og data. Københavns Kommune vil gerne pege på behovet for, at staten fra starten indtænker den kommunale ydelsesdel i udviklingen af nye IT-systemer for eksempel på beskæftigelsesområdet, skat- og inddrivelsesområdet og i forhold til servicecentrene.

Målet må være at borgerne kun skal afgive oplysningerne én gang og ét sted. IT-systemerne bør således understøtte en helhedsorienteret borgerservice, gerne med indbyggede selvbetjeningsmuligheder for borgerne.

Økonomi

I forbindelse med reformen ændres opgavefordelingen mellem kommuner, amter, regioner og stat, og som følge heraf skal der ske en økonomisk bodeling mellem myndighederne.

Københavns Kommune overgår fra at være både amtskommune og primærkommune til fremover kun at skulle varetage kommunale opgaver. Det er afgørende for Københavns Kommune, at kommunen - efter den endelige gennemførelse af kommunalreformen - har de nødvendige økonomiske forudsætninger for at videreføre det eksisterende service-niveau, på de opgaveområder, som kommunen fortsat skal varetage.

Københavns Kommune lægger meget vægt på, at den samlede virkning af opgaveoverflytningen og ændringer i tilskuds- og udligningssystemet bevarer sammenhængen mellem opgaver og økonomi, således at serviceniveauet for kommunens borgere ikke forringes med reformen. Alternativt kan Københavns Kommune blive tvunget til at hæve skatteprocenten betydeligt.

Det er essentielt, at Københavns Kommune også fremover er repræsenteret i finansieringsudvalget - også efter reformens ikrafttrædelse, da Københavns Kommune, som storby, har særlige udfordringer på det sociale og økonomiske område. Endvidere har kommunen en særlig forpligtigelse som vækstcentrum i Danmark og Øresundsregionen.

Delingen af aktiver og passiver er ifølge forslaget til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen overladt til forhandling mellem den afgivende og modtagende myndighed. Københavns Kommune anbefaler, at der i loven gives bemyndigelse til ministeren til at fastsætte generelle principper i form af retningslinier for opgørelse af aktiver og passiver mv. efter forhandling med de kommunale parter.

Endvidere foreslås, at delingsrådet i Region Hovedstaden får flere medlemmer, og at Københavns Kommune får indstillingsret til et medlem. Begrundelsen herfor er Københavns Kommunes særlige forhold som følge af, at kommunen både er amt og primærkommune, og fremover alene skal løse primærkommunale opgaver.

Sundhedsområdet

Det er også på sundhedsområdet væsentligt, at Københavns Kommunes borgere ikke oplever forringelser som følge af gennemførelse af kommunalreformen. Det er derfor uacceptabelt, at der med regeringens forslag flyttes 451 mio. kr. fra sundhedsvæsenet i hovedstadsområdet til provinsen, jf. bemærkningerne til forslaget til lov om regionernes finansiering.

Et sådant udgangspunkt vil betyde en ringere service på sygehusområdet til hovedstadens borgere og en højere skat i hovedstadsområdet.

Københavns Kommune forudsætter, at den endelige finansieringsmodel på sygehusområdet i højere grad tager hensyn til befolkningens sygdomsmønstre i regionerne, herunder antallet af psykiatriske patienter. Endvidere skal der ved fastsættelse af takster tages hensyn til variationen i specialiseringsniveau på hospitalerne.

Forslag til Sundhedslov indebærer, at kommunerne fremover får myndighedsansvar og finansieringsansvar for en række opgaver på sundhedsområdet. Det er afgørende, at kommunerne får de fornødne ressourcer til at løfte disse nye opgaver, herunder genoptræning efter udskrivning og de nye forebyggende og sundhedsfremmende opgaver.

Den kommunale medfinansiering på sundhedsområdet bl.a. ved genoptræning under indlæggelse på sygehus, vil betyde øget kommunal interesse i forhold til forebyggelse af funktionstab, indlæggelse og genindlæggelse. Københavns Kommune forudsætter, at incitamentstrukturen virker begge veje, således at regionerne også får et tilsvarende økonomisk incitament.

Nærdemokrati

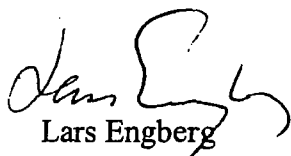
Københavns Kommune har med tilfredshed noteret sig, at et af formålene med kommunalreformen er at skabe større borgerindflydelse og bedre nærdemokrati.

Københavns Kommune har gennem mange år arbejdet med inddragelse af borgere og brugere i beslutningsprocesserne fx gennem kvarterløftprojekter, lokaludvalg, bydelsråd, lokalråd, brugerråd/bestyrelser og omfattende borgerdialogprocesser eksempelvis om miljø- og trafik, parker og veje.

Forskerundersøgelser viser, at københavnere er tilfredse med demokratiet, og at der er stor vilje til at deltage i demokratiet, specielt hvis der er tale om tidsmæssige afgrænsede processer om konkrete sager.

Københavns Kommune vil gerne bidrage med erfaringer i forbindelse med de videre overvejelser om udvikling af nærdemokrati.”

Med venlig hilsen


Lars Engberg



Møde nr. 1

BESLUTNINGSPROTOKOL

FOR BORGERREPRÆSENTATIONENS MØDE **torsdag den 6. januar 2005, kl. 17.30**

Fraværende med afbud:

Joan Jensen, A (arbejds-mæssige årsager), Bo Asmus Kjeldgaard, F (ferie), Søren Pind, V (sygdom), Manu Sareen, B (arbejds-mæssige årsager), Monika Thon, B (sygdom) og Wallait Khan, V.

Genoptagelse af hvervet som borgerrepræsentant: Manu Sareen, B, pr. 21. december 2004.

Dagsorden:

Der var til mødet udsendt en tillægsgagsorden med følgende sag:

BR 26/05. Medlemsforslag om katastrofehjælp fra Københavns Kommune til ofre fra naturkatastrofen i Asien (stillet af A, B, C, D, F, O, V, V2 og Ø).

Overborgmesteren foreslog endvidere, at følgende sag blev optaget på dagsordenen:

BR 27/05. Røkeri i udvalg (Folkeoplysningsudvalget).

Forsamlingen tilsluttede sig, at denne sag og sagen på tillægsgagsordenen, som var udsendt efter fristens udløb, blev optaget på dagsordenen for mødet.

Der var enighed om at behandle sagerne i følgende rækkefølge:

BR 26/05 blev behandlet som punkt 3.

BR 27/05 blev behandlet som punkt 4.

Dagsordenen blev herefter godkendt.

Nr. 1 **BR 1/05. Høring om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen**
Indstilling om, **at** vedlagte høringssvar om lovforslagene i forbindelse med
kommunalreformen godkendes

(Økonomiudvalget)

I forbindelse med Økonomiudvalgets behandling af sagen fremsatte Konservative og Socialistisk Folkeparti nedenstående ændringsforslag.

Ændringsforslagene blev tillige med sagen fremsendt til behandling i Borgerrepræsentationen uden yderligere stillingtagen.

Ændringsforslag fra Konservative:

"Sidste afsnit på s. 6 og første afsnit på s. 7 udgår af det generelle høringssvar til indenrigs- og sundhedsministeren."

1. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti:

"2. afsnit under overskriften "Udvikling i hovedstaden" på s. 3 i det generelle høringssvar til indenrigs- og sundhedsministeren udgår og bliver erstattet af følgende:

"Vi finder ideen om udformning af regionale vækstfora rigtig, men finder fokusering på randområderne uhensigtsmæssig i hovedstadsområdet." "

2. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti:

"Efter ordet "nærdemokrati" i sidste afsnit på s. 9 i det generelle høringssvar til indenrigs- og sundhedsministeren tilføjes følgende:

".., herunder også muligheden for øget kompetence til lokaludvalgene." "

Konservatives ændringsforslag bortfaldt som følge af stemmelighed. 23 stemte for og 23 stemte imod. 3 undlod.

For stemte: C, D, O, V, V2 og Ø.

Imod stemte: A og F.

Følgende undlod at stemme: B.

1. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti blev forkastet med 33 stemmer imod 13. 3 undlod.

For stemte: F og Ø.

Imod stemte: A, C, D, O, V og V2.

Følgende undlod at stemme: B.

2. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti blev forkastet med 32 stemmer imod 14. 3 undlod.

For stemte: F, V2 og Ø.

Imod stemte: A, C, D, O og V.

Følgende undlod at stemme: B.

Indstillingen blev herefter godkendt med 44 stemmer imod 5.

For stemte: A, B, C, D, F, O, V og V2.

Imod stemte: Ø.

Konservative ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"Konservative finder, at Regeringens forslag om organisatorisk at adskille beskæftigelsesområdet og det sociale område er yderst fornuftigt. Derfor kan vi ikke tiltræde høringskrivelsens afstandtagen fra en sådan adskillelse af de to områder."

Socialistisk Folkeparti ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"Efter SF's opfattelse er det falsk varebetegnelse at kalde reformen for en decentralisering. Der er tværtimod tale om den største centralisering og privatisering af varetagelsen af den offentlige sektors opgaver siden afskaffelsen af enevælden i 1849.

Reformen medfører en voldsom centralisering af en lang række opgaver især på planlægnings- og miljøbeskyttelsesområdet samt på skatteområdet, mens den på en række andre områder fjerner opgaver fra en aktiv politisk styring ved enten at lægge opgaverne over i statslige selvejende institutioner eller privatisere dem. SF vil arbejde for at de kommende regioner får tillagt et langt større ansvar især på planlægnings- og miljøområderne. Samtidig vil vi arbejde for at regionerne får ret til at udskrive skat, så de kan få det fulde ansvar for såvel indtægter som udgifter til deres opgavevaretagelse.

Endelig beklager SF at reformen ikke giver mulighed for den opdeling af Københavns kommune i mindre kommuner med omkring 30- 50.000 indbyggere, der ville kunne give borgerne den bedste service i dagligdagen og den mest gennemskuelige deltagelse i de lokale demokratiske processer.

Med disse supplerende bemærkninger har SF valgt at tilslutte sig det afgivne høringsvar."

Dansk Folkeparti ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"Dansk Folkeparti kan støtte det overordnede høringsvar. DF er tilhænger af større borgerindflydelse, mere demokrati og større brugerdeltagelse. En løbende dialog mellem Regeringen og Københavns Kommune er nødvendig. København skal foruden de i høringsvaret nævnte selskaber, råd og udvalg, også være re-

præsenteret i bestyrelsen i KL.

HUR. Vi er enige i et selskab for tog, busser og Metro og dermed en administration til afløsning for HUR.

Der er dog flere af bemærkningerne, som vi ikke er enige i.

Beskæftigelsesområdet. DF mener ikke, at lovforslagene på området vil gøre det vanskeligt, at få svage grupper, herunder indvandrere og efterkommere ind på arbejdsmarkedet.

Sundhedsområdet. Vi er ikke enige i de negative holdninger, der gives udtryk for. Det lyder ikke korrekt, at der skulle mangle 450 mio. kr. til sygehusene i den kommende hovedstadsregion. Vi afventer svaret fra Indenrigsministeriet til vor sundhedspolitiske ordfører i Folketinget Birthe Skaarup vedrørende 450 mio.kr.

Erhvervsfremmearbejdet. DF mener ikke, at det, at den kommende Hovedstadsregion bliver mindre skader erhvervsfremmearbejdet i Wonderful Copenhagen og Copenhagen Capacity.

Trafik. DF er ikke enig i bemærkningen, om at det af Trafikministeren fremlagte forslag ikke vil kunne fungere hensigtsmæssigt i et storbyområde som HUR-området."

Bente Frost, Venstre 2 ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringssvaret:

"Den nuværende kommunale struktur har nu været gældende i 35 år, så det er på tide, at den bliver set efter i sømmene, og at der bliver stillet forslag om ændringer. Regeringens forslag til ny struktur har mange gode ideer til at tilpasse de nye tiders krav til øget specialisering indenfor mange af de administrative opgaver, der skal løses af det offentlige system.

Der skal i dag løses mange komplicerede opgaver, der kræver specialfaglig viden og avanceret teknisk udstyr. Det kan små enheder have svært ved at klare effektivt og økonomiske forsvarligt.

Så det er rigtigt at gøre de kommunale og regionale enheder større for at klare dagens tekniske opgaver. Men på 2 afgørende områder har regeringens forslag meget store mangler.

For det første har forslaget et stort demokratiunderskud og for det andet overser forslaget totalt betydningen af at have en hovedstad.

Med hensyn til den fremtidige demokratiske proces i de nye store kommuner og regioner kan man virkelig frygte, at den politiske proces kommer til at køre henover borgerne i stedet for med borgerne. Den geografiske afstand fra lokalsamfundene og til de nye administrative og politiske centre bliver meget store både fysisk og psykisk set.

Ved den sidste kommunalreform i 1970 stoppede man ved Københavns grænse. Det gør man så igen. Bortset fra smålapperier sker der intet med demokratiet i København.

En kæmpekommune med en halv million mennesker og en kommunalbestyrelse. Hver valgt politiker repræsenterer 9.200 vælgere. Det er der ikke meget demokrati i. Det havde været på sin plads, hvis den nye struktur havde indeholdt et forslag om at sidestille København med resten af landet ved at foreslå Køben-

havn opdelt i kommuner.

Det lokale demokrati bliver totalt overset i strukturforslaget. Lokalt demokrati er ikke bare skolebestyrelser, ældreråd og lign. Lokalt demokrati er indflydelse på egne livsbetingelser i lokalsamfundet.

Københavns status som landets hovedstad overser strukturforslaget totalt.

Der er synd, at regeringens aversion mod København skal have indflydelse på hele landets videre udvikling. En stærk hovedstad er det lokomotiv, der skal bære hele landet frem set både globalt og lokalt.

En hovedstad, der bliver tilsidesat af sit eget land, kan ikke hjælpe landets udvikling fremad.

København har i de senere år udviklet sig til et attraktivt område for international og national udvikling. København står stærkt i international sammenhæng. Det er til stor gavn for hele landet.

Det er skade, at strukturforslaget totalt lukker øjnene for Københavns rolle i dagens Danmark."

Enhedslisten ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringssvaret:

" Strukturreformen bidrager ikke til at skabe bedre sammenhænge, og mere demokrati og velfærd i samfundet.

Regeringens og Dansk Folkepartis forlig om strukturreformen vil yderligere forstærke privatisering, selvejende institutioner, fælleskommunale selskaber og taxameterbudgettering.

Regeringens erklærede hovedformål med strukturreformen er, at skabe større enheder, så der bliver større "markeder", hvor private firmaer kan udføre velfærdsopgaver. Altså øget privatisering og udlicitering, og mindre indflydelse for det enkelte menneske.

Når der ikke er overensstemmelse mellem brugere af institutionerne/virksomhederne og befolkningen, agerer institutionerne som var de private virksomheder, hvad enten de kan score profit eller ej.

Enhedslisten finder det centralt at velfærdsinstitutioner skal bevares i offentligt regi, styret af politikere, som er lydhøre overfor vælgerne og brugerne.

Hvis strukturforliget bliver realiseret, vil en meget stor del af de kommunalt og amtsligt ansatte blive flyttet.

Enhedslisten finder det centralt, at Løn- og ansættelsesvilkår ikke må forringes, jobbet skal ligge indenfor en rimelig afstand fra tidligere arbejdsplads/bopæl, og der er brug for den enkeltes kvalifikationer i det nye job.

Et menneske, der har brug for/bruger offentlig service, skal have klare minimumsrettigheder. I forhold til kvaliteten af, og afstanden til den lokale daginstitution, skole, plejehjem og sygehus.

Der er nogle områder hvor der er for et stort befolkningsunderlag og specialiserede institutioner (specialundervisning, genoptræning, bo- og beskæftigelsestilbud til handicappede samt sindslidende). Disse tilbud skal placeres på regionalt niveau eller - såfremt et større befolknings grundlag er nødvendigt af hensyn til fagligheden - i et samarbejde mellem regionerne.

Enhedslisten finder det vigtigt, at Specialiserede institutioner skal sortere under politisk valgte regioner eller i samarbejde mellem disse.

Hele strukturreformen tænkes gennemført uden inddragelse af borgerne. Strukturreform var slet ikke på tale under sidste folketingsvalgkamp og kun et mindre antal kommuner har afholdt lokale folkeafstemninger om hvorvidt de skal sammenslutes eller med hvem. Det vil sige at man laver en voldsom stor ændring af samfundets geografiske inddeling, en ændring af opgavefordelingen og en markedsføring af velfærdssystemet hen over hovedet på befolkningen kort tid før der skal være folketingsvalg.

Enhedslisten mener, at demokrati er centralt i det danske samfund – også når det gælder indretningen af lokale og regionale niveauer. Enhedslisten mener, at der er behov for tre niveauer, et lokalt niveau, et regionalt niveau og det landsdækkende. Enhedslisten lægger vægt på at alle tre niveauer er direkte demokratisk valgte, og har skatteudskrivningsret. Enhedslisten finder det centralt, at evt. kommune og amtssammenlægninger følges op af en demokratisk decentralisering inden for dels evt. nye større kommuner, dels indenfor eksisterende kommuner, f.eks. København. I København bør der således indføres folkevalgte bydelsudvalg, der er talerør for bydelene.

Enhedslisten mener principielt at alle ungdomsuddannelser bør samles på det regionale niveau, hvor alle ungdomsuddannelser kan arbejde sammen, under demokratisk kontrol.

For København betyder strukturreformen bl.a. stor usikkerhed om sundhedsvæsenet og den kollektive trafik.

Strukturreformen betyder, at hovedstadens sundhedsvæsen vil mangle næsten en halv milliard kr. Disse penge kan kun hentes med serviceforringelser og lukning af institutioner, sengeafsnit m.m. i hovedstadsområdet.

Sundhedsvæsenet kommer ikke under direkte demokratisk kontrol, idet det reelt bliver regeringen der kommer til at styre sundhedsvæsenet gennem finansiering. Strukturreformen betyder en totalt uigennemskuelig organisering af den kollektive trafik på Sjælland.

Det nye sjællandske trafikselskab får en uigennemsigtig finansiering, hvor det er usikkert, om København overhovedet kan opretholde den nuværende busbetjening i kommunen, inden for den samme økonomiske ramme.

Det sjællandske trafikselskab vil risikere at blive domineret af forskellige kommuners lokale interesser, uden at have det nødvendige fokus på hovedstadsrådets samlede trafikale behov.”

Det sjællandske trafikselskab burde omfatte hele den kollektive trafik, altså busser, S-tog og metro.

Enhedslisten finder det dybt bekymrende at de opgaver, der bedst løses på et regionalt niveau pga. fysiske strukturer eller for at sikre tilstrækkelig specialviden, nu flyttes væk fra det regionale niveau. Det gælder dels på en række specialområder på det sociale område, men også på miljøområdet, hvor f.eks. forvaltningen af vandressourcen bliver kommunal - et niveau der ikke svarer til en fornuftig beskyttelse. Også på planområdet trækkes meget væsentlige ressourcer ud, så den regionale planlægning ikke kan forventes at beskytte ressourcerne tilstrækkeligt. Erhvervslivet får med strukturreformen en hidtil uset indflydelse på den

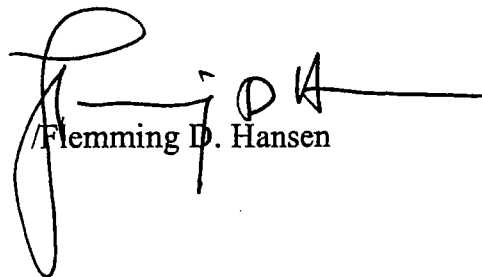
regionale planlægning via vækstfora modellen, og det er et stort demokratisk tab.

Strukturreformen betyder afdemokratisering, markedsgørelse og velfærdsnedsættelser.

Der blev fastsat en frist til fredag den 7. januar 2004, kl. 9.00 for aflevering af bemærkninger, som ønskes medsendt høringssvaret. Det blev samtidig tilkendegivet, at man i denne sag vil acceptere længere protokolbemærkninger, end det normalt er tilfældet, uden at det dog kan danne præcedens.

Mødet sluttede kl. 18.45


Lars Engberg


Flemming D. Hansen

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Borgerrepræsentationens Sekretariat
Rådhuset 1599 København V.
tlf. 33 66 21 21 fax: 33 66 70 00
E-mailadresse: brsek@of.kk.dk
Internetadresse: www.copenhagencity.dk

KOPI

Lemvig Kommune



TEKNISK FORVALTNING

Indenrigsministeriet
Slotholmsgade 6
1216 København K

Dato: 22. december 2004
Journal nr.: 05.00.00A01-0001
Sagsbeh.: Kirsten Eldon
Telefon: Direkte nr. 96631290
E-mail: teknisk@lemvig.dk

Kommentar til Indenrigsministeriets forslag om fordeling af amtsveje mellem stat og kommune

I forbindelse med strukturreformen har Indenrigsministeriet fremsendt høringsforslag til ny vejlov indeholdende fordelingen af amtsvejene mellem stat og kommune.

Af materialet fremgår, at Lemvig Kommune skal overtage samtlige amtsveje, der er beliggende i Kommunen, hvilket udgør 122 km inkl. den del, der er beliggende i Thyborøn-Harboøre Kommune.

Det må undre, at der ikke findes nogen statsvej fra Holstebro til Lemvig og videre til Thyborøn idet Thyborøn Havn jfr. rapport 290 om statsvejnettet betegnes som den eneste havn i den midtjyske region, der har en større godsomsætning. Hertil kommer, at Thyborøn Havn som en af Danmarks største fiskerihavne bliver den største vestkysthavn i den midtjyske region, med megen tung godstransport til og fra havnen. Havnen står endvidere overfor en udbygning for 20 mio. kr. for at kunne øge godsomsætningen, med en øget trafik til følge.

Det skal i øvrigt bemærkes, at Cheminova, der ligger umiddelbart syd for Thyborøn, også har megen tung trafik på strækningen.

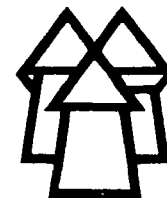
Det kan yderligere oplyses, at Lemvig og Thyborøn-Harboøre kommuner i de kommende år vil udbygge grundlaget for turismen yderligere. Området har i øjeblikket 1900 sommerhuse, og det er vores opfattelse, at det er af vital betydning for turismen, at vejen til de to kommuner kommer til at fremgå af den overordnede rutenummerering for statsvejene.

På baggrund af ovenstående, skal Lemvig og Thyborøn-Harboøre Kommuner derfor kraftigt opfordre til, at der laves en statsvejsforbindelse fra Holstebro til Thyborøn Havn.

Med venlig hilsen

Erik Flyvholm
borgmester Thyborøn-Harboøre
Kommune

Jørgen Nørby
borgmester Lemvig Kommune



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Kommunalbestyrelsen
Den 20. december 2004
Jour.nr.: 05.01.00102-0001
Brevid.: 89637
Direkte tlf.nr.: 7368 5520
E-mail: kcp@lundtoft.dk

Vedr.: Lovforslag om fordeling af amtsveje i Sønderjyllands Amt i forbindelse med strukturreformen.

I lovforslag om ændring af lov om offentlige veje i forbindelse med gennemførelse af strukturreformen er der kun en vejstrækning gennem Lundtoft Kommune udpeget som statsvej – rute 41 (ldv. 319) fra kommunegrænsen til Sundeved Kommune til kommunegrænsen til Aabenraa Kommune.

Øvrige amtslandeveje i Lundtoft Kommune vil efter lovforslaget overgå til den kommende ny Aabenraa Kommune.

Kommunernes Landsforening vil som høringsberettiget indsende hørings-svar, men ser sig ikke i stand til at tage stilling vedr. overdragelse af konkrete vejstrækninger og har derfor rettet henvendelse til kommunerne med opfordring til at kommunerne fremsender eventuelle bemærkninger vedrørende fordelingen direkte til Trafikministeriet.

Forslaget har tilsyneladende ikke taget hensyn til den omfattende trafik over landegrænsen ad rute 175/179 samt motorvej E45 fra Kruså / Padborg, der er et trafikalt knudepunkt blandt andet for godstrafikken og turisttrafikken til/fra vestkysten over landegrænsen.

På rute 175/179 mellem Ribe og motorvejsafkørslen ved Kliplev er der en lastvognstrafik på ca. 1000 køretøjer pr. døgn og denne rute har sammen med rute 24 en meget stor turisttrafik.

Lundtoft Kommunalbestyrelse skal derfor opfordre til, at rute 175/179 (ldv. 501/556) fra motorvej E45 i Kliplev til Ribe klassificeres som en statsvej.


Lundtoft Kommunes forslag tager udgangspunkt i, at det bør være en statslig opgave, at forestå og udbygge et net af primærveje, der kan sikre den overordnede fordeling af trafikken over landegrænsen til Ribe og dermed vestkysten.

1. Kontor
JMS 2004-01
Dok. 25

Det vurderes, at der i de kommende år vil være behov for udbygning og trafiksikring af de benyttede ruter mod vestkysten. Dette anses umiddelbart økonomisk uoverkommeligt i kommunalt regi.

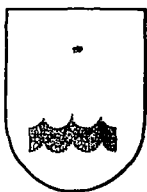
Sønderjyllands Amt Vejvæsenet foreslår, at Amtsrådet overfor Folketinget anbefaler blandt andre veje i Sønderjylland, at omhandlede rute 175/179 fra motorvej E45 i Kliplev til Ribe klassificeres som statsvej.

Med venlig hilsen


Hans Philip Tietje
Borgmester


Laurits Pedersen
Formand for Teknisk Udvalg

Kopi til Kommunernes Landsforening



Løkken-Vrå kommune

Teknisk Forvaltning

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K.

KOMMUNEN
07 JAN 2005
Dokumentation
Løkken-Vrå Kommune

Sdr. Vråvej 5
Postboks 102
DK 9760 Vrå
E-mail: info@loekkenvraa.dk
Telefon 99 67 11 11
Telefax 99 67 11 01
Giro 4 00 74 76

Dato 6. januar 2005

Jour.nr

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen

KL opfordrer i brev af 7. december 2004 kommunerne til direkte at kommenterer den del af lovforslaget om vejstrukturen, der omhandler fordelingen af amtsvejene.

I forlængelse af KL's brev har de tekniske forvaltninger i den fremtidige storkommune, bestående af de nuværende Hjørring, Sindal, Hirtshals og Løkken-Vrå Kommuner afholdt et møde, hvor det blev besluttet, at afgive en samlet administrativ udtalelse.

Ved overtagelse af amtsvejene anser vi det som en forudsætning, at de af Nordjyllands Amt tidligere udmeldte drifts- og anlægsprojekter på amtsvejnettet er planmæssigt gennemført inden overtagelsen. I modsat fald forventer vi, at der reguleres herfor ved udmåling af den økonomiske kompensation.

I den fremtidige storkommunes sydøstligste hjørne foreslås det, at den fremtidige kommunegrænse langs landevej 620 (km 30.508 - km.30.824) flyttes fra østsiden til vestsiden af vejen. På den måde opnås, at landevej 620 også på den 315 m. lange berørte stækning bliver placeret i den nye Frederikshavn Kommune. Se endvidere vedlagte kort.

På vegne af de tekniske forvaltninger i Hjørring, Sindal, Hirtshals og Løkken-Vrå Kommuner.

Med venlig hilsen

Maj-Britt Jensen
Civilingeniør



ØSTJYLLANDS AMTSKOMMUNE
 ØSTJYLLANDS AMT
 VEJVÆSENET
 BOHRNS VEJ 30 9220 AALBORG ØST
 TELEFON (08) 156222

JOUR. NR. 9-03-12/620-30.0
 TEGN. NR. 7256
 MÅL: 1:25000

UDFØRT/REV. AF: PS/ASM
 DATO: 11/4-85
J. E. Pedersen

Vej 620 Brønderstev - Frederikshavn
 Udbygning, regulering og sideudvidelse vest for Gærum

3. januar 2005

N O R D J Y L L A N D S A M T



Høringssvar fra Nordjyllands Amt vedr. lovforslag som følge af kommunalreformen

Nordjyllands Amt afgiver hermed høringssvar vedr. de fremlagte lovforslag som følge af kommunalreformen.

Høringssvaret er disponeret således, at der indledningsvis knyttes en række overordnede/generelle bemærkninger til det samlede lovkompleks. Herefter følger høringssvarene til lovforslagene på de enkelte sektorområder.

Det skal indledningsvis bemærkes, at høringssvarene vedr. lovforslagene på de enkelte sektorområder er udarbejdet med baggrund i de enkelte lovforslags egne præmisser og med afsæt i situationen for det nuværende Nordjyllands Amt og den fremtidige Region Nordjylland.

1.0 Overordnede betragtninger vedr. det samlede lovkompleks

Det samlede lovkompleks indeholder meget store ændringer af den kommunale struktur, der har eksisteret siden kommunalreformen i 1970.

Samtidig indebærer forslagene mere statslig styring, snærende økonomiske bindinger og kontrol og mindre lokal og regional selvbestemmelsesret.

I forhold til det regionale niveau vil det være vanskeligt indenfor lovforslagets rammer for regionerne at kunne fungere som regionale dynamoer. Vanskelighederne knytter sig navnlig til den fremtidige finansieringsmåde samt indskrænkningerne i regionernes indholdsmæssige råderum (kommunalfuldmagten).

For store dele af opgaveløsningen indebærer forslagene, at borgernes muligheder for frit valg og individuelt tilpassede tilbud reduceres væsentligt.

En anden konsekvens er, at "Offentlige-Private Partnerskaber" bl.a. på sundhedsområdet bliver vanskelige at etablere i fremtiden.

På det sociale område har regionerne på den ene side en forsynings- og udviklingsforpligtelse, men på den anden side er der ingen sikkerhed for, at regionen har de fornødne værktøjer til at opfylde denne forpligtelse, hvis institutioner på kort eller længere sigt overgår til kommunerne.

Dette vil kunne ramme en række svage sociale grupper i vores samfund, som fremtidigt risikerer et afsvækket serviceniveau og mindre specialiserede og målrettede tilbud.

I forhold til miljøet er der risiko for en udvanding af faglighed, specialisering og sammenhæng ved en opsplitning i en række nye kommuner og ikke mindst i en række mindre statslige kontorer.

Reformen vil medføre et betydeligt demokratisk underskud og brud på principperne om at løse opgaverne så tæt på borgerne som muligt.

Det anses også for uheldigt, at en så stor reform alene gennemføres med et spinkelt flertal, som ikke sikrer den fremtidige kommunale struktur den arbejdsro og enighed, som er nødvendig i fremtiden, samtidig med at lovforslagene i for høj grad bærer præg af, at de ikke er tilstrækkeligt gennemarbejdede og gennemtænkte. Sidstnævnte giver sig blandt andet udslag i en række uhensigtsmæssigheder, indbyrdes modsigelser og vidtgående bemyndigelser til forskellige ministre.

De vidtgående bemyndigelser i lovforslagene er et særskilt problem, fordi det flytter reformprocessen fra det åbne og demokratiske rum, nemlig Folketinget til det lukkede og administrative niveau, ministerierne.

Afslutningsvis skal Amtsrådet give udtryk for den altoverskyggende usikkerhed reformen efterlader på det økonomiske område. De økonomiske virkninger nationalt, regionalt, kommunalt og for den enkelte borger kendes ikke – hverken på kort eller lang sigt.

2.0 Høringssvar vedr. de enkelte lovforslag/sectorområder

I det følgende redegøres der først for høringssvarene vedr. de mere overordnede/generelle lovforslag. Herefter følger høringssvarene vedr. lovforslagene på de enkelte sectorområder.

2.1 Forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen

Konsekvenser i forhold til overførsel af aktiver og passiver

Med udgangspunkt i lovforslaget skal samtlige aktiver og passiver i amterne værdisættes og fordeles efter et nettoprincip i forhold til, hvor stor en andel regioner, kommuner og stat overtager af amternes opgaveportefølje.

Problemer i den forbindelse vil bl.a. være at gennemføre en værdifastsættelse af aktiver som veje, bygninger mv. der ikke hidtil har været værdisat til sådanne formål.

Det er vigtigt, at de endnu ikke foreliggende retningslinier for denne værdifastsættelse bliver gennemskuelige og retfærdige i den forstand, at der for den afgivende myndighed, som skal "pakke" aktiver og passiver, bliver mulighed for at foretage en rimelig afvejning.

I praksis vil det blive sådan, at de fleste fysiske aktiver kan henføres til opgaver, mens passiv siden må fordeles forholdsmæssigt efterfølgende. Dette rejser spørgsmålet om, hvilken fordelingsnøgle der skal anvendes for at få en ligelig fordeling. Efter lovbemærkningerne er det forudsat, at fordelingen mellem myndigheder på forskellige niveauer sker efter udgiftstyngden. Det fremgår dog ikke, om der skal anvendes brutto- eller nettodriftsudgifter ved fastlæggelsen af udgiftstyngden. Det mest nærliggende er formodentlig, at der anvendes bruttodriftsudgifter, da der skal overføres aktiver til de driftsopgaver, som skal varetages på de forskellige områder. Hvis der anvendes nettodriftsudgifter, vil regionernes andel af socialområdet f.eks. ikke veje med, da området skal takstfinansieres.

Et særligt problem vil i øvrigt opstå i forbindelse med den del af de sociale institutioner, der i lovforslaget forudsættes drevet regionalt i en overgangsperiode, mens ressourcerne straks overføres til kommunerne. Finansieringen forudsættes herefter at ske ved takstbetalinger fra kommunerne til regionen. Hvordan skal fx bygningsværdien i denne situation håndteres i forhold til den forudsatte 100% fordeling af aktiver og passiver?

Som alternativ til fordeling efter "nettometoden" skal en enklere metode foreslås:

- Amternes låneportefølje i sin helhed bør overdrages til regionerne, som så får refunderet den statslige og kommunale andel af låneydelserne. Modellen har den betydelige fordel, at

regionerne bevarer amternes nuværende relationer til långiverne, og at regionerne vil blive udstyret med en vis startvolumen i låneporteføljen.

- Regionerne bør overtage amternes pensionsforpligtelser fuldt ud. Modellen forudsætter, at der skaffes finansiering til at dække forpligtelserne. Modellen vil umiddelbart lette en del af problemstillingen nævnt ovenfor med værdisætning og fordeling.
- Deponerede midler bør frigives og indgå i amternes likvide midler ved regnskabsafslutningen i 2006. Der bør være deponeringsfritagelse for de myndigheder, som overtager leje- og leasingkontrakter.

Ansættelsesretlige konsekvenser

Det er Nordjyllands Amts mål at personaleoverdragelsen sker ud fra:

- At alle medarbejdere er ligeværdige og stilles ens uanset hvor man er ansat i dag
- At sikre medarbejderinddragelse i processen
- At medarbejderne så tidligt som muligt i processen får afklaret hvilket job de har 1. januar 2007.

Af hensyn til ligeværdigheden er det væsentligt, at lovgivningen udformes således, at alle medarbejdere der overgår til nye enheder er omfattet af regler, der sikrer alle samme information og indflydelse. Det vil fx sige at de medarbejdere der overdrages fra amtet til kommuner og som dermed er omfattet af lov om proceduremæssige spørgsmål i hele processen inddrages på samme måde og i samme omfang som de medarbejdere der i forvejen er ansat i kommunerne, og som dermed er omfattet af lov om kommunal inddeling (hvis kommunen indgår i en kommunesammenlægning).

Af hensyn til medarbejderinddragelsen og en tidlig afklaring er det væsentligt, at lovens bestemmelser om fortrolighed præciseres således at den enkelte medarbejder under hele forløbet kan inddrages i processen.

Af hensyn til en så tidlig afklaring som muligt bør det overvejes om processen kan fremrykkes således at alle personalemæssige spørgsmål er afklaret i maj 2006 også i de tilfælde, hvor delingsrådene kommer i funktion. En tidlig afklaring er væsentlig ud fra en personalepolitisk betragtning og af hensyn til fastholdelse af medarbejderne således at amtets opgaver kan løses frem til udgangen af 2006.

2.2 Forslag til lov om regionernes finansiering

I lovforslaget er forudsat, at regionernes økonomi opdeles skarpt i tre kasser, hvoraf de to, nemlig sundhedsområdet og "øvrige udviklingsopgaver", finansieres af bloktilskud fra staten, aktivitetsbaseret tilskud fra stat og kommuner og endelig faste tilskud fra kommunerne. Socialområdet forudsættes hovedsageligt takstfinansieret.

Selvom det ikke er nærmere uddybet i lovforslaget, forudsættes det formodentlig, at både drift og anlæg finansieres indenfor disse samlede økonomiske rammer. I forbindelse med opretholdelse af en hensigtsmæssig anlægsaktivitet, vil det være nødvendigt med en adgang til lånoptagelse. For at sikre kalkulationerne i forbindelse med tilbagebetaling af lån, er det endvidere nødvendigt med forudsigelighed i finansieringen, og herunder efterregulering af finansieringskilderne i forbindelse med fx ændrede løn- og prisforudsætninger eller i forbindelse med ændringer i de kalkulatoriske udgifter.

Det forekommer ulogisk, at bidragene fra kommunerne – fastsat som beløb pr. indbygger – ikke kan forhøjes udover den fastsatte ramme for det enkelte år, uden økonomiske straffesanktioner. Der bør være mulighed for at regionerne kan øge det kommunale bidrag uden efterfølgende sanktioner.

I lovforslagets bemærkningsdel anføres det, at driften af institutioner på social- og undervisningsområdet skal finansieres fuldt ud af kommunerne, bortset fra nogle særlige administrative opgaver. Det fremstår uklart, hvordan disse særlige administrative opgaver skal

nistrative opgaver. Det fremstår uklart, hvordan disse særlige administrative opgaver skal finansieres.

I lovforslagets bemærkningsdel anføres det, at administrationen af regionernes likvide beholdninger evt. skal adskilles mellem regionens tre opgaveområder. Dette vil være særdeles vanskeligt at håndtere i praksis, ligesom det vil medføre unødige omkostninger, såfremt et likviditetsmæssigt underskud indenfor ét område ikke kan dækkes af et likviditetsmæssigt overskud på et andet område.

I de opstillede beregninger vedr. bloktilskuddet til regionernes udviklingsopgaver i lovforslagets bemærkningsdel, bør der ske en opsplitning af bloktilskuddet til kollektiv trafik og finansieringen af øvrige udviklingsopgaver, idet der er tale om vidt forskellige driftsområder.

Finansieringen på sundhedsområdet anses for unødigt kompliceret, uden at man opnår den ønskede incitamentsvirkning, på grund af det beskedne niveau for den kommunale aktivitetsmæssige medfinansiering.

2.3 Forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, HUR og HS

Det er vigtigt, at den fremtidige politiske struktur for regioner tager hensyn til regionens nye rolle og opgaver. I den forbindelse anses de antalsmæssige bestemmelser vedr. forretningsudvalget for problematiske. Forretningsudvalgstanken findes hensigtsmæssig, men et forretningsudvalg på op til 19 medlemmer vil i praksis blive en form for mini-regionsråd og vil dermed ikke kunne fungere som et effektivt forretningsudvalg. Der er dermed tillige en risiko for, at den egentlige magt flytter fra regionsrådet til forretningsudvalget, og at en stor del af regionsrådet reelt efterlades uden større indflydelse.

Det foreslås, at man i stedet overvejer at begrænse forretningsudvalgets medlemsantal til 11 eller færre og at give de øvrige regionsrådsmedlemmer mulighed for at sikre deres politiske indflydelse via deres deltagelse i forskellige udvalg.

Det må anses for vigtigt, at det fortsat vil være politisk attraktivt at deltage i de kommende regionsråd, også for menige regionsrådsmedlemmer. Den begrænsede opgaveportefølje, det mere begrænsede politiske råderum, vægten flyttet fra regionsråd til forretningsudvalg og vederlagsreglerne gør, at det kan være tvivlsomt, hvorvidt det fortsat vil være interessant for alle grupper i samfundet at opstille til regionsrådet.

Det foreslås, at der åbnes mulighed for at yde vederlag til andre politiske aktiviteter, således at det dels vil være mere attraktivt at stille op til regionsrådene og også lettere at udpege regionsrådsmedlemmer til fx 4 udvalg. Den samlede honorering bør derfor hæves.

Tilsvarende gør sig gældende for medlemmer af forberedelsesudvalget, hvis arbejde – med det opgavesæt, som ligger i loven – må forventes at blive ganske omfattende. Dette afspejler sig desværre ikke i honoreringsreglerne. I denne sammenhæng forekommer det tillige problematisk, at vederlaget for medlemmer af forberedelsesudvalget, som også er medlemmer af amtsrådet reduceres med 75 pct.

Der synes ikke at være overensstemmelse mellem denne honorering og arbejdsbyrden i forberedelsesudvalget. Det foreslås derfor, at honoraret for medlemmerne i forberedelsesudvalget forhøjes, og at der ikke sker en så væsentlig reduktion i forhold til medlemmer, som både fungerer som amtsrådsmedlemmer og medlemmer af forberedelsesudvalget.

Det forudsættes, at såvel forretningsudvalget og kontaktudvalgsmøderne skal være lukkede. Det foreslås, at det overvejes, hvorvidt udvalgsmøderne helt eller delvist kan åbnes for offentligheden.

Reglerne omkring ansættelse af personale i overgangsperioden forekommer uklare og vanskelige at praktisere. Det er vigtigt, at der hurtigst muligt i processen åbnes mulighed for, at forberedelsesudvalget kan ansætte en ledelse, som i god tid kan iværksætte de nødvendige tiltag, som sikrer, at regionen kan fungere fra dag 1 den 1. januar 2007.

2.4 Forslag til lov om trafikskaber

Lovforslaget åbner adgang til, at der kan indgås aftale med en kommune om, at trafikskabet varetager opgaver vedr. indkøb af trafik, som en kommune skal varetage efter anden lovgivning. Der bør være mulighed for at indgå tilsvarende aftale med regionen om varetagelse af patienttransport og kørsel til specialinstitutioner. NTs nuværende model for samordnet kørsel vil kun kunne fortsætte, såfremt denne mulighed sikres.

Det er vurderingen, at den nye lovgivning ikke hindrer, at de nuværende tværgående samarbejder (X-bus, Titsam og Bektra) kan fortsætte, men der bør ske en nærmere afklaring heraf.

Det virker urimeligt, at hver kommune kun får en repræsentant i repræsentantskabet, uanset indbyggertal. Størrelsesforholdet bør indgå i et eller andet omfang.

Trafikskabernes økonomiske handlemuligheder vil blive stærkt begrænset med bindinger på, hvor meget taksterne må stige, og snævre økonomiske rammer for regionerne. Trafikskaberne får hermed ikke store muligheder for at agere ved bristede forudsætninger i budgetlægningen (større passagerfrafald end forventet, uforudsete stigninger i tilbudspriserne o. lign.). Det kan give et økonomisk styringsproblem og en forkert prioritering.

2.5 Forskellige lovforslag på erhvervs- og beskæftigelsesområdet

Forslag til lov om erhvervsfremme og ophævelse af lov om kommuners og amtskommuners deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter

Overordnet set er det positivt, at de fremtidige regioner får kompetencen på erhvervsfremmeområdet i forhold til den regionale udvikling, men reglerne for yderligere kommunal bør gøres mere klare og automatiske.

For at regionerne skal kunne varetage denne opgave er det derfor nødvendigt, at regionerne får stillet de nødvendige ressourcer til rådighed. Som følge heraf er det kritisabelt, at de beregninger, der foreligger i lovforslaget omkring regionernes administration af EU's Socialfonde ikke tager hensyn til de konkrete opgaver, regionerne fortsat skal udføre i forbindelse med vejledning og indstilling til nationalt niveau. Det er derfor uforståeligt at 2/3 af de ressourcer Amterne i dag anvender på denne opgave overgår til staten og kun 1/3 af de amtslige ressourcer på dette område overgår til de fremtidige regioner.

Regional vækst og erhvervsfremme er en meget bred opgave, hvorfor det på ingen måde er tilfredsstillende, at § 9 i lovforslaget er en udtømmende liste over de aktiviteter regionerne kan medfinansiere på erhvervsfremmeområdet. Desuden er det ikke tilfredsstillende, at regionerne kun kan medfinansiere aktiviteter på erhvervsfremmeområdet, og ikke har mulighed for at kunne egenfinansiere disse. Endelig er det uacceptabelt, at regionerne ikke må have ejerskab af selskaber, anpartar eller bestyrelsesposter.

Forslag til lov om ansvaret for og styringen af den aktive beskæftigelsesindsats

De fremtidige regionale Beskæftigelsesråd tager ikke hensyn til de meget store offentlige arbejdsgivere, som de fremtidige regioner vil være på arbejdsmarkedet. Regionerne vil oven i købet være en af de arbejdsgivere, der også fremadvendt vil opleve flaskehalse på arbejdsmarkedet. Specielt på sundhedsområdet. Derfor bør regionerne også have en større indflydelse i de regionale Beskæftigelsesråd end den ene plads lovforslaget stiller i udsigt.

Forslag til lov om ændring af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats med flere love

De fremtidige regioner overtager den 1. januar 2007 amternes rettigheder og pligter i forhold til arbejdsskadesager for perioden før den 1. januar 2007. Dette er en direkte uoverensstemmelse med det generelle princip om, at aktiver og passiver følger opgaven. De myndigheder, der overtager ansvaret for medarbejdere, bør principielt også overtage samtlige rettigheder og pligter i forhold til disse. Hvorfor ansvaret for arbejdsskader – også arbejdsskader for perioden før 1. januar 2007 – fuldt ud overføres til de nye myndigheder.

2.6 Forskellige lovforslag på teknik- og miljøområdet

Indenfor miljø-, planlægnings- og vejområdet er hovedindtrykket, at reformen giver en øget opsplitning af en række opgaver, hvor det bliver betydeligt sværere at sikre den faglige kvalitet. Der vil derudover skulle bruges mange ressourcer på at sikre koordination og sammenhæng i opgaveløsningen i den nye struktur.

Staten overtager ansvaret for alle overordnede planer. Men det bliver kommunerne, der får ansvaret for den praktiske indsats, der skal til for at nå miljømålene. Det giver en stor risiko for manglende sammenhæng f.eks. i forvaltningen af afstrømningsoplandet til Limfjorden og i indsatsen overfor grundvandsressourcer på tværs af kommuneskel.

Amtsrådet finder at det vil være betydeligt bedre for opgaveløsningen at tillægge regionerne amternes nuværende opgavesæt, så overvågning, planlægning og indsats ligger hos samme myndighed. Herved placeres opgaven hos en myndighed, der både administrerer et langt større sammenhængende areal end kommunerne og har mulighed for at sikre fagligheden på områder, der kræver stor specialviden.

Kommunerne vil kunne løse en del af problemet med den faglige specialviden gennem kommunale fællesskaber – men det giver samtidig en betydelig risiko for demokratiske underskud som påpeget af Strukturkommissionen.

Amtsrådet hilser det velkomment, at regionerne fremover skal udarbejde udviklingsplaner. Men det må fremhæves at planerne i den skitserede form let bliver alt for uforpligtende - et forhold der også understreges af de alt for begrænsede ressourcer, der afsættes til arbejdet med planer og koordinerende opgaver.

2.7 Forskellige lovforslag på undervisnings- og kulturområdet

Kulturområdet

Kultur bliver en del af den regionale udviklingsplan. Det er derfor væsentligt, at regionerne på kulturområdet rent faktisk får tilstrækkelig med kompetence og midler til også på det strategiske niveau at udvikle og iværksætte kulturbegivenheder og -tilbud, samt på det taktiske og operationelle niveau sikre handling bag ordene. Det er i det foreliggende ikke klart, hvem der har initiativretten, ligesom størrelsen af midler til udviklingsopgaverne er uklar.

Generelt er det altafgørende, at partnerskaber mellem kultur- og erhvervsliv samt initiativer og netværkssamarbejder inden for dels triangler kultur-erhverv-turisme, dels triangler kultur-erhverv-undervisning fortsat kan være strategiske indsatsområder.

Der er imidlertid ikke umiddelbar sammenhæng mellem strukturaftalens intentioner om regionernes rolle som udviklingsdynamoer og koordinatore inden for kulturområdet på den ene side og lovudkastene på kulturområdet på den anden side. Skal regionerne i praksis kunne agere som

dynamo og koordinator, skal de nødvendige værktøjer og midler være til stede, herunder hjemmel til at udarbejde strategier og planer, samt kompetence og økonomi til at initiere kulturdelen.

Det er endvidere meget uklart, om og i givet fald hvordan, de kulturtiltag og hertil afsatte midler, der har været gennemført i kraft af kommunalfuldmagten og således ikke er institutionsbundne, tænkes videreført i den nye struktur. Der er i høj grad tale om midler, der har understøttet den lokale kulturudvikling også i tyndt befolkede dele, samt større tværregionale udviklingsprojekter og tiltag, som kræver større kritisk masse end kommuneniveauet at gennemføre med tilstrækkelig kvalitet og rationalitet.

Ungdoms- og voksenuddannelser

Nordjyllands Amt har i dag en meget decentral gymnasie- og VUC-struktur med mange lokale afdelinger og undervisningssteder, hvilket i en tyndtbefolket egn med lavt uddannelsesniveau er altafgørende for at sikre et reelt uddannelses tilbud til alle og dermed det nødvendige uddannelsesmæssige kompetenceløft for at sikre både beskæftigelse og omstilling til netværks- og videnssamfundet.

Det er derfor afgørende, at dels det kommende taxameter, dels ansvars- og kompetencefordeling mellem selvejende institutioner, region og stat (UVM), udtænkes på en sådan måde, så det ikke i praksis medfører nedlæggelse af en række institutioner/afdelinger og/eller et mindre varieret og kvalificeret udbud af studieretninger, valgfag etc.

De foreliggende lovudkast er meget uklare på disse punkter. En statslig selveje-model kombineret med en regional koordinering uden tydelige midler og beføjelser vil næppe kunne fungere optimalt – og efter hensigten. Dette, sammenholdt med det forhold, at der er en række ubeskrevne ministerbemyndigelser, gør det uklart, om systemet i sin helhed vil kunne fungere. Således fastsættes både taxameter, bestyrelsessammensætning samt retningslinier for de forpligtende samarbejder ved ministerbeføjelse.

En af intentionerne med en anden igangværende reform, nemlig gymnasium- og HF-reformen, har været at sidestille alle fire gymnasiale ungdomsuddannelser. Det er derfor væsentligt, at denne sidestilling bliver reel også i forhold til strukturreformens lovgivning, fx i forhold til regionernes koordinerende rolle, bestyrelsessammensætning, selvejets udstrækning, frihedsgrader og bindinger etc. Det er derfor næppe hensigtsmæssigt, at regionernes rolle ift. elevfordeling og forpligtende samarbejder ikke er ens for de stx, hf, hhx og htx. Regionernes koordinerende rolle bør desuden udvides til ikke kun at omfatte de almene voksenuddannelser, men voksenuddannelsesområdet bredt - dette ikke mindst i relation til den regionale udviklingsplan og erhvervs- og arbejdsmarkedsudviklingen.

Det konstateres endvidere, at det kan være vanskeligt for institutionerne at finde nok bestyrelsesrepræsentanter, ikke mindst til de midlertidige bestyrelser, der både har den rette profil og ikke er inhabile.

Specialundervisningsområdet

Der er lagt op til en ren takstfinansiering af kommunikationsinstitutionerne. En mere hensigtsmæssig finansiering, hvis tilbuddene ønskes bevaret på længere sigt, vil være den finansieringsmodel, der er lagt op til for de lands- og landsdelsdækkende institutioner, idet problematikken er nøjagtig den samme. En kombination af objektiv basis-finansiering og takstbetaling vil i højere grad sikre borgerne behov for ydelser og tilbuddenes bæredygtighed, ligesom der sikres mere ensartede tilbud landet over uanset økonomisk niveau hos de enkelte kommuner.

Der kan næppe opnås faglig og økonomisk bæredygtighed på voksenspecialundervisningsområdet i kommunerne. For at sikre bevarelsen af tilbuddene og et sammenhængende tilbud for den voksne målgruppe uden delt myndighedsansvar og dermed risikoen for "gråzoner" forslås en regional forankring. Voksenspecialskolernes virke hører i virkelighedens verden tæt sammen med

kommunikations-institutternes virke, hvor personer på skift har brug for bistand fra en skole og et institut.

Modellen fra det sociale område, hvor institutionerne i udgangspunktet overføres til regionerne, og at der senere i samarbejde med kommunerne drøftes om og hvorvidt de bør være kommunale, vil med fordel og samme argumentation kunne gælde også for specialundervisningen – både børne- og voksenområdet.

Der indgår en udvidelse af klageadgangen til også at gælde den nuværende kommunale specialundervisning for børn samt også at gælde for voksenspecialundervisningen. Men for specialundervisning for voksne videreføres den nuværende klageadgang – det vil sige, at der udelukkende kan klages over retslige forhold. For at sikre borgernes retssikkerhed bør der være klageadgang, som for børnespecialundervisningen, både over manglende henvisning og over selve foranstaltningen. Det skønnes at være uhensigtsmæssigt, at Undervisningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan påklages.

I forhold til børnespecialundervisningen er det vigtigt, at flest mulige børn og unge undervises i nærmiljøet og i bedste fald i regi af den almene folkeskole. Større kommuner end i dag kan og bør derfor også løfte en større del af den vidtgående specialundervisning, som i dag er et amtsligt ansvar, f.eks. de nuværende enkeltintegrerede elever, specialklasser mv. Der gøres dog opmærksom på, at der vil være 1-2% af børnene, som fortsat vil have brug for de højt specialiserede tilbud, der i dag varetages af primært de amtslige specialskoler, som i følge lovforslaget overgår til beliggenhedskommunen. Bortset fra de allerstørste kommuner vil de nye og større kommuner fortsat ikke selv have den nødvendige, kritiske masse, hvorfor der vil skulle laves aftaler over kommunegrænser for at sikre det nødvendige elevgrundlag til de højtspecialiserede og omkostningstunge tilbud. Børn og unge vil således enten blive undervist på kryds og tværs af kommunegrænser, hvilket ikke giver den entydige ansvarsplacering og gennemsigtighed, der er ønsket, eller der vil blive forsøgt etableret tilbud lokalt, men uden den nødvendige specialisering og høje faglighed. Specialskolerne foreslåes derfor i udgangspunktet overført til regionerne.

2.8 Forskellige lovforslag på sundhedsområdet

Genoptræning (§140)

Definition af genoptræningsbegrebet er i lovforslaget generelt uklar. Loven lægger op til et fremtidigt samarbejde på tværs af sektorer om genoptræningsopgaven. En klar og entydig definition er en afgørende forudsætning for at etablere et konstruktivt samarbejde om genoptræningsopgaven, herunder afklaring af finansieringsforhold.

Et eksempel er RehabiliteringsCenter Dallund, som er Kræftens Bekæmpelses tilbud til kræftpatienter, der er færdige med behandlingen. I dag er rehabilitering på Dallund finansieret af amtet, men hvis Dallund defineres som et genoptræningssted må det formodes at ophold på Dallund vil være omfattet af kommunal finansiering.

Dette er kun et enkelt eksempel, men for mange andre tilbud er der brug for en nærmere definition af genoptræningsbegrebet.

Der er ligeledes behov for en klar definition af hvornår der er tale om genoptræning under indlæggelse og hvornår der er tale om behandling. Også her er en klar og entydig definition af genoptræningsbegrebet en afgørende forudsætning for et konstruktivt samarbejde om patienterne, herunder afklaring af finansieringsforhold.

Specialeplanlægning (§§202-204)

Det er afgørende for opretholdelsen af lands- og landsdelsfunktioner på Aalborg Sygehus, at Sundhedsstyrelsen aktivt sikrer det nødvendige optageområde/patientunderlag for disse funktioner.

Den kommende Region Nordjylland vil - med sine knap 600.000 indbyggere være for lille til at udgøre patientunderlag for en række af de højt specialiserede funktioner, der i dag varetages på Aalborg Sygehus, og hvor patientunderlaget i dag udgøres af Nordjyllands Amt og store dele af Viborg Amt.

Forebyggelse og sundhedsfremme (§119)

Lovforslaget lægger klart op til at kommunerne skal varetage ansvaret på dette område. Dog står der i § 119 stk 3 at regionen tilbyder rådgivning mv. i forhold til kommunernes indsats. I bemærkningerne uddybes dette og der nævnes en række områder som begrundet eller giver hjemmel til en fortsættelse af en stor del af den igangværende og hidtil højt prioriterede amtslige indsats på sundhedsfremmeområdet (sygehusenes indsats, praksissektoren, samarbejdet med kommunerne, de mange koordinerings- og udviklingsprojekter om røg, motion mv.).

Det forekommer uklart, hvorledes regionernes fremtidige opgaver på sundhedsfremmeområdet vil skulle fastlægges og finansieres. Eksempelvis er det uklart, hvorvidt regionerne vil have en forsyningspligt på området.

Sundhedsberedskab (§ 156)

Der savnes klarhed over hvilket ansvar vedr. den overordnede og konkrete koordinering af det samlede sundhedsberedskab, som regionerne vil have. Eksempelvis udtrykker Sundhedsstyrelsen i skrivelser til amter og kommuner meget store forventninger, eksempelvis at det amtslige Akutte Medicinske Koordineringscenter (AMK) skal have en direkte ledelsesmæssig kompetence i forhold til hele sundhedssektoren uanset de enkelte delelementers forankring i amt eller kommune. (Skr. af 17.8.04).

2.9 Forskellige lovforslag på social- og psykiatriområdet

Der ses i lovforslagene nogle barrierer, som kan få betydning for brugerne af regionale Social- og psykiatritilbud. Det er barrierer, som ikke vurderes at være betinget af teksten i "Aftale om strukturreform". Psykiatriske patienter og øvrige brugeres adgang til specialiserede sociale tilbud kan derfor bedres betydeligt indenfor aftalen med justering af lovgivningen.

Først og fremmest kan man give brugerne bedre sikkerhed for højt specialiserede tilbud i en model, hvor samarbejdet mellem kommuner og region er baseret på behov, frem for som foreslået i lovforslagene på aftaler. Den foreslåede aftalemodel virker som snærende bånd i forhold til at sikre alle borgere lige adgang til tilbud, der på højt specialiseret niveau er tilpasset borgerne. De bånd kan løses med en samarbejdsmodel baseret på brugernes behov.

Der ses også barrierer for de tværsektorielle indsatser, der i dag præger samarbejdet mellem socialområdet, undervisningsområdet og sundhedsområdet. Det tværsektorielle samarbejde har især betydning til stærkt marginaliserede grupper, som f.eks. dobbeltdiagnostiserede psykiatriske patienter og for gruppen med kommunikationshandicap. Barrieren er især et spørgsmål om hjemmel, en begrænsning som også vil hæmme udviklingen af nye tilbud på tværs af sektorer.

Manglende hjemmel er ligeledes en væsentligt begrænsning for brugerne i relation til omsorg, nærhed og samarbejde med den regionale organisation, der - for mange - leverer og producerer deres tilbud 24 timer i døgnet gennem et helt liv. Det giver problemer i muligheden for hurtigt og fleksibelt at kunne handle i relation til blandt andet omsorgspligten og magtanvendelser, ligesom det manglende daglige samarbejde omkring f.eks. en socialpsykiatrisk boform må ses som et tilbageskridt for beboerne i regionale tilbud.

For kommunerne i den Nordjyske region giver det specielt grund til overvejelse, at en enkelt kommune størrelsesmæssigt bliver så dominerende. En så stor kommune i relation til regionens samlede størrelse kan fjerne bæredygtighed fra de specialiserede tilbud i de øvrige kommuner. Hvis den dominerende kommune får mulighed for og vælger at løse alle de nuværende amtslige opgaver selv, samtidig med at man trækker sine borgere hjem fra de Nordjyske nabokommuners tilbud, er der stor risiko for, at eksisterende specialiserede tilbud i de øvrige kommuner mister det underlag af brugere, der gør dem til bæredygtige og rentable tilbud. Det er nok en udvikling, der ikke vil komme i 2007, men glidende over år, men der er i lovgivningen skabt incitament til, at hver kommune klarer sine specialiserede sociale opgaver med risiko for en afspecialisering til skade for borgerne. Det kan løses inden for teksten i "Aftale om strukturreform" med justering af lovforslagene.

Nordjyllands Amt ser det som vigtigt for brugerne, at man sikrer en glidende overgang til kommunerne. En alt for hovedkulds overgang af institutioner fra amt til kommune 1. januar 2007 indebærer en risiko for, at fagligheden til at overtage opgaven ikke er bygget op. Der kan således være fornuft i en model, hvor regionen for en periode løser opgaver, som kommunerne efter en konsoliderings periode selv kan løse.

For almene boliger gør det sig gældende, at lovgivningen i sin udformning udgør en barriere for fortsat fornyelse af boligerne til handicappede på det meget specialiserede område. Det hænger sammen med, at regionen typisk løser opgaver for flere kommuner, mens kapital indskuddet skal betales af den kommune, hvor institutionen bliver beliggende. Beliggenhedskommunen vil således skulle afholde udgifter for andre kommuners borgere.

Specielt for de psykiatriske patienter og brugere er det yderst uheldigt, at fokus på sammenhæng i psykiatrien, som har været kendetegnende for de sidste 15 års udvikling af dansk psykiatri, er væk i lovforslaget. Det, kombineret med de meget uheldige incitamentter i finansieringen af psykiatrien, vil være til stor skade for de svageste patientgrupper i psykiatrien.

1 Kommentarer til lovforslag til gennemførelse af struktur-reformen.

Resumé:

Lovforslagene til gennemførelse af regeringens aftale om en strukturreform med Dansk Folkeparti fra juni 2004 er sendt i eksternt høring. I den forbindelse bidrager Nordjyllands Amt til Amtsrådsforeningens høringssvar.

Beskrivelse:

Den 1. december 2004 sendte regeringen lovforslagene til gennemførelse af strukturreformen i høring hos blandt andet Amtsrådsforeningen. I alt er der tale om 46 forslag af et omfang på ca. 2.700 sider.

Høringsfristen er sat til den 7. januar 2005, hvorefter lovforslagene fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

Nordjyllands Amt har lagt sig fast på en procedure, hvorefter lovforslag af relevans for amtet kommenteres af de berørte områder med den nødvendige koordinering mellem områder, hvor der måtte være overlap.

Kommentarerne er behandlet politisk i de respektive udvalg i løbet af december 2004. Udskrift af udvalgenes beslutninger med bilag vedlægges.

Amtsrådsforeningen afholder et endeligt koordinerende møde den 4. januar 2005.

Af hensyn til lovforslagenes omfang er de ikke i deres helhed udsendt som bilag. Lovforslagene er tilgængelige på amtets hjemmeside (www.nja.dk) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside (www.arf.dk) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside (www.im.dk).

Indstilling:

Det indstilles:

- At Økonomiudvalget drøfter de afgivne kommentarer og udkast til endeligt udkast til bidrag til høringssvar, og
- At Økonomiudvalget videresender sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Amtsrådet.

* *Økonomiudvalget traf på mødet den 3. januar 2005 følgende beslutning:*
Økonomiudvalget drøftede kommentarerne og udkastet til høringssvar.

Lea Schnoor deltog ikke i behandlingen af sagen.

Bilag:

- Social- og Psykiatriudvalgets beslutning den 16. december 2004 med bilag.
- Sundhedsudvalgets beslutning den 16. december 2004 med bilag.
- Økonomiudvalgets beslutning den 20. december 2004 med bilag.
- Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 21. december 2004 med bilag.
- Undervisnings- og Kulturudvalgets beslutning den 22. december 2004 med bilag.
- Endeligt udkast til samlet bidrag til høringssvar fra Nordjyllands Amt udarbejdet på baggrund af den hidtidige politiske drøftelse.

* *Amtsrådet traf på sit ekstraordinære møde den 3. januar 2005 følgende beslutning:*

Der var fremsat tre ændringsforslag til forslaget til høringssvar:

Under punkt 1.0 indføres efter afsnit tre følgende: "For store dele af opgaveløsningen indebærer forslagene, at borgernes muligheder for frit valg og individuelt tilpassede tilbud reduceres væsentligt."

I samme punkt efter afsnittet "I forhold til miljøet..." tilføjes følgende: "Reformen vil medføre et betydeligt demokratisk underskud og brud på principperne om at løse opgaverne så tæt på borgerne som muligt."

Endelig indføres følgende afsnit som sidste afsnit under punkt 1.0: "Afslutningsvis skal Amtsrådet give udtryk for den altoverskyggende usikkerhed reformen efterlader på det økonomiske område. De økonomiske virkninger nationalt, regionalt, kommunalt og for den enkelte borger kendes ikke – hverken på kort eller lang sigt."

Et flertal i Amtsrådet på 17 medlemmer, liste A, B, F, T og Kurt Borregaard godkendte høringssvaret med disse ændringer.

Imod stemte 10 medlemmer, liste C og V.

Venstre og Konservatives amtsrådsgrupper ønsker at tilkendegive, at den nye struktur indebærer en lang række af fordele, og vi finder, at det nu er vigtigt, at det i forbindelse med vedtagelse af de nødvendige følgelove sikres, at strukturreformen får en så hensigtsmæssig udformning som overhovedet muligt, så en positiv overgang til den nye struktur i videst mulig omfang sikres.

Lea Schnoor (A) deltog ikke i sagens behandling.

Birgitte Josefsen (V), Jørgen Østergaard (V) og Inger Støtt (V) deltog i sagens behandling, men forlod mødet inden afstemning.

2 Kommentarer til generelle lovforslag til gennemførelse af strukturreformen.

Resumé:

Lovforslagene til gennemførelse af regeringens aftale om en strukturreform med Dansk Folkeparti fra juni 2004 er sendt i eksternt høring. I den forbindelse bidrager Nordjyllands Amt til Amtsrådsforeningens høringssvar.

Beskrivelse:

Den 1. december 2004 sendte regeringen lovforslagene til gennemførelse af strukturreformen i høring hos blandt andet Amtsrådsforeningen. I alt er der tale om 46 forslag af et omfang på ca. 2.700 sider.

Høringsfristen er sat til den 7. januar 2005, hvorefter lovforslagene fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

Nordjyllands Amt har lagt sig fast på en procedure, hvorefter lovforslag af relevans for amtet kommenteres af de berørte områder med den nødvendige koordinering mellem områder, hvor der måtte være overlap.

Kommentarerne behandles politisk i de respektive udvalg i løbet af december 2004. Kommentarerne, som har været behandlet i de stående udvalg går herefter til behandling i økonomiudvalget og endelig sammen med kommentarerne vedlagt nærværende dagsordenspunkt til behandling i amtsrådet. Begge disse møder er fastsat til at finde sted den 3. januar 2005.

I forhold til Amtsrådsforeningens arbejde med udarbejdelse af de endelige høringssvar, vil der løbende ske en oversendelse af amtets bidrag med forbehold for de ændringer, som måtte forekomme som følge af den politiske behandling.

Amtsrådsforeningen afholder et endeligt koordinerende møde den 4. januar 2005.

Af hensyn til lovforslagenes omfang er de ikke i deres helhed udsendt som bilag. Lovforslagene er tilgængelige på amtets hjemmeside (www.nja.dk) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside (www.arf.dk) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside (www.im.dk).

Indstilling:

Det indstilles:

- at Økonomiudvalget drøfter fællessekretariatets kommentarer til lovforslagene, og
- at udvalget videresender sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Amdsrådet.

Bilag:

- Samlet liste over lovforslag sendt i høring den 1. december 2004 som led i gennemførelsen af strukturreformen opdelt efter ministerområder.
- Liste over lovforslag som fællessekretariatet har forholdt sig til fordelt på stabskontorer.
- Brev fra amtsrådsforeningen til samtlige amtsrådsmedlemmer med gennemgang af centrale områder, hvor der sker ændringer.
- Kommentarer til lovforslag fra Beskæftigelsesministeriet.
- Kommentarer til lovforslag fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet.
- Kommentarer til lovforslag fra Justitsministeriet.
- Kommentarer til lovforslag fra Socialministeriet.
- Kommentarer til lovforslag fra Trafikministeriet.
- Kommentarer til lovforslag fra Økonomi- og Erhvervsministeriet.

* *Økonomiudvalget traf på mødet den 20. december 2004 følgende beslutning:*
Økonomiudvalget godkendte indstillingen.

Niels K. Kirketerp deltog ikke i sagens behandling.

Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Beskæftigelsesministeriets område:

Forslag til lov om ansvaret for og styringen af den aktive beskæftigelsesindsats

Med lovforslaget sker der en øget centralisering af styringen af den aktive beskæftigelsesindsats. Lovforslaget fastlægger, hvordan den primærkommunale forvaltning skal indrettes med henblik på en forvaltningsmæssig opdeling i henholdsvis ydelses- og udbetalingsafsnit. Det forekommer i den forbindelse principielt betænkeligt – og er forhåbentlig ikke udtryk for en generel praksis – at man fra centralt hold fastlægger den forvaltningsmæssige og udvalgmæssige struktur i forhold til decentrale politiske enheder med direkte folkevalgt repræsentation. Denne opgave bør overlades til disse kompetente organer.

De fremtidige regioner vil være store arbejdsgivere, og det er specielt på sundhedsområdet, at arbejdsmarkedet oplever flaskehalse, hvorfor de fremtidige regioner bør være repræsenteret i Beskæftigelsesrådet og de regionale beskæftigelsesråd. Der foreslås derfor at der i lovforslagets § 39, stk. 2, tilføjes et nyt nr. 9, og at der foretages ændring i formuleringen af § 43, stk. 2, nr. 9:

39, stk. 2, nr. 9: "2 fra Regionsrådsforeningen."

§ 43, stk. 2, nr. 9: "3 fra regionsrådet, dog 3 fra hver af de to regionsråd i beskæftigelsesrådet for Hovedstaden og Sjælland."

Det forekommer principielt betænkeligt, at man via lovgivning laver indgreb i lokalaftaler, og dermed fastlægger, hvordan personalepolitikken i den offentlige sektor skal være omkring behandling af stillingsopslag. Lovforslagets § 63 bør derfor enten slettes eller alternativt gælde for hele arbejdsmarkedet og ikke kun stillinger i den offentlige sektor.

Forslag til lov om ændring af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats med flere love

Af § 23, stk. 4 i lovforslaget fremgår: "Regionerne overtager den 1. januar 2007 amternes rettigheder og pligter vedrørende arbejdsskadesager for perioden før 1. januar 2007."

Af bemærkningerne fremgår: "Det indebærer specielt en forpligtelse for regionerne til at fortsætte udbetaling af erstatning m.v. vedrørende sager fra selvforsikrede amter. Hertil kommer en pligt til at finansiere skader vedrørende sager fra selvforsikrede amter, når skaderne først anmeldes efter 1. januar 2007, men vedrører perioden før 1. januar 2007."

Det vurderes at bestemmelsen kolliderer væsentligt med principperne i forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen, hvor udgangspunktet er, at aktiver og passiver følger opgaven.

Når ansvaret for medarbejdere og arbejdsskedeforsikring af medarbejdere – uanset om der er tale om forsikring eller selvforsikring, overføres til andre myndigheder, synes det ulogisk, at regionen i dette tilfælde overtager amternes rettigheder og pligter vedrørende arbejdsskadesager for perioden før 1. januar 2007 fuldt ud.

Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Økonomi- og Erhvervsministeriets område:

Forslag til lov om erhvervsfremme og ophævelse af lov om kommuners og amtskommuners deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter

Overordnet set er det glædeligt, at de kommende regioner får kompetencen på erhvervsfremmeområdet med henblik på regional udvikling. I Nordjylland har vi meget gode erfaringer med, at kompetencer og udførelse omkring den nære erhvervs-service ligger i kommunerne i regi af erhvervschefer og kommunale erhvervsråd. Derfor er det også naturligt, at denne ydelse fremover skal være kommunal. Samtidig er de nordjyske erfaringerne, at mere specialiseret erhvervs-service, som eksempelvis den rådgivning af virksomhederne, der i dag er i regi af de regionale erhvervs-servicecentre kræver et højt kompetenceniveau. Det er derfor nødvendigt, at erhvervs-service på niveau med det, der i dag foregår i erhvervs-servicecentre fremtidigt bliver en regional opgave, idet de kompetencer, der er opbygget i disse centre skal forblive samlet, i stedet for at blive delt mellem de fremtidige kommuner.

I Nordjylland er der meget gode erfaringer med, at amtet finansierer erhvervsfremmeaktiviteter. Som lovforslaget p.t. er beskrevet har de fremtidige regioner ingen mulighed for at finansiere sådanne aktiviteter; men kan kun medfinansiere disse – jvf. § 9 stk. 1.

Endelig er de nordjyske erfaringer omkring amtet som entreprenør og udfører af erhvervsfremmeaktiviteter også meget gode. Som eksempel har Nordjyllands Amt på enestående vis været lokomotiv for udviklingsprogrammer for eksportfremme og for en regional kompetenceløftstrategi for både virksomheder og kortuddannede.

Nordjyllands Amt har med den nuværende regionale erhvervs-service en optimal udnyttelse af de ressourcer regionen har til rådighed på dette område. Den fremtidige udnyttelse af disse ressourcer vil ikke blive nær ideel, når kompetencer og ressourcer deles mellem de kommuner, som den nordjyske region vil bestå af i fremtiden. I den forbindelse vil Nordjyllands amt anføre, at det er frivilligt for de enkelte kommuner at yde erhvervs-service, hvorfor lovforslaget vil få direkte offentlige udgiftskonsekvenser, idet de kommuner der ikke vælger at lave erhvervs-service, kan overføre midlerne møntet på erhvervs-service til andre kommunale aktiviteter. Denne kommunale nedprioritering af erhvervs-service rejser et spørgsmål om, hvem der i kommunens sted skal udføre erhvervs-servicen for de virksomheder, der er beliggende i de kommuner der foretager denne nedprioritering? Vil disse kommuner nedsættes tilsvarende i deres bloktilskud? Vil midlerne blive overført til regionen, der er forpligtiget til at give en ensartet erhvervsfremme til samtlige virksomheder i regionen?

En regional erhvervsfremme med tilhørende erhvervs-service er derfor nødvendig for at sikre, der sker en ensartet udvikling af regionen, og regionens udkantsområder ikke efterlades med risiko for at sygne hen.

Lovforslaget bringer ikke klarhed over, hvorvidt regionen – gennem regionsrådet – selvstændigt kan råde over regionens egne midler, eller hvorvidt regionen kun kan råde over egne midler gennem indstilling fra vækstforaet. I bemærkninger skal det fremgå entydigt, at regionsrådet selvstændigt råder over egne midler, jf. bemærkningerne s. 14, 2. afsnit og s. 25 i bemærkningerne til § 9, stk. 1.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger s. 15, 3. afsnit, at 2/3 af amternes midler på i alt 21 mio. kr. til administration af socialfonden skal overgå til staten, og 1/3 af amternes udgifter til administration af socialfonden skal overgå til regionerne. Dette er direkte i modstrid med de opgaver, som de kommende regioner vil få i f. m. EU's socialfonde. Af lovforslaget fremgår det, at det kun er legalitetskontrollen med EU's socialfonde, der skal overgå fra amterne til staten. P.t. har amterne legalitetskontrollen på Den Europæiske Socialfond Mål 2 og Mål 3, De fremtidige regioners arbejdsopgaver med strukturfondene – herunder socialfonde er stort set uændret i forhold til amternes nuværende opgaver.

Regionerne skal fortsat:

- Indstille til staten gennem de regionale vækstfora
- Vejlede potentielle ansøgere
- Have indgående kendskab til støtteberettigede aktiviteter
- Monitorere forbruget på de indikative regionale rammer
- Servicere regionale styringskomiteer (fremtidige regionale vækstfora) med dagsordener.

Som konsekvens af dette bør det genovervejes, hvordan de 21 mio. kr. fordeles mellem regionerne og staten. I denne forbindelse er det værd at bemærke, at Nordjyllands Amt bruger ca. 1 årsværk til legalitetskontrol af Den Europæiske Socialfond Mål 2 og Mål 3. Øvrige ressourcer på socialfondsarbejdet bruges på ovennævnte punkter.

Det foreslås, at der i lovforslagets § 7, stk. 2 indsættes et nyt nr. 4: "Et medlem efter indstilling fra "Regionrådsforeningen" (Regionrådsforeningen er en arbejdstitel). Nuværende nr. 4 bliver herefter nr. 5.

Lovforslagets § 9, stk. 1, foreslås ligeledes ændret. Det er vigtigt for de kommende regioner, at deres handlemulighed for væksthjælp ikke alene begrænses til at medfinansiere aktiviteter; men at regionerne også skal kunne egenfinansiere væksthjælpsaktiviteter. Derudover bør de 6 punkter ikke være en udtømmende liste, idet dette vil blive en begrænsning i det regionale råderum. Derfor bør listen – på lige fod med listen i § 13 - indeholde et "bl.a.".

Bestemmelsen foreslås derfor formuleret således:

"Regionen kan efter indstilling fra vækstforumet finansiere og medfinansiere aktiviteter til fremme af regional erhvervsudvikling bl.a. inden for:

1. innovation, videndeling og videnopbygning,
2. anvendelse af ny teknologi,
3. etablering og overlevelse af nye virksomheder
4. udvikling af menneskelige ressourcer, herunder udvikling af regionale kompetencer,
5. vækst og udvikling i turismeerhvervet,

6. udviklingsaktiviteter i udkantsområderne.
7. eksportfremme,
8. strategi og ledelse i virksomheder med vækstpotentiale,
9. aktiviteter, der har til formål at skabe overskuelighed for virksomhederne & samarbejde mellem de forskellige aktører,
10. internationale projekter og
11. kobling mellem erhvervs-, arbejdsmarkeds- og uddannelsespolitik."

Lovforslagets § 9, stk. 6, bør ændres til to selvstændige stykker, da første sætning i nuværende stykke handler om organiseringen og udførelsen af opgaverne, og anden sætning handler om administration og dermed legalitetskontrol af midlerne. Derudover er det vigtigt, at regionen får mulighed for at iværksætte aktiviteter:

§ 9, stk. 6: "De i stk. 1 omhandlede erhvervsudviklingsaktiviteter skal iværksættes i regi af selvstændige juridiske enheder eller Regionen."

Nyt § 9, stk. 7: "Regionen administrerer anvendelsen af regionens egne midler til erhvervsudviklingsformål."

§ 9, stk. 7 og 8 bliver herefter stk. 8 og 9.

Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Indenrigs- og Sundhedsministeriets område:

Forslag til lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab

De følgende kommentarer er alene af "teknisk" karakter. Det betyder, at den grundlæggende beslutning om gennemførelse af strukturreformen, herunder karakteren af strukturreformen ikke er kommenteret. Der er alene taget stilling til, hvorvidt der helt konkret er uhensigtsmæssigheder i loven eller forhold i øvrigt, som bør drøftes, herunder om der er bestemmelser, som så at sige har en særlig nordjysk vinkel.

Beskrivelsen af de konkrete opgaver sker mere udtømmende i anden lovgivning, og så vidt angår de dele af loven, henvises der til kommentarerne vedrørende særlovgivningen.

Endelig skal det bemærkes, at den korte frist høringsfrist og det ganske omfattende og komplicerede lovmateriale (dette lovforslag udgør 190 sider af den samlede lovpakke på cirka 2700 sider) gør, at det ikke kan udelukkes, at der kan være overset problemstillinger eller uhensigtsmæssigheder og herunder særlige nordjyske forhold.

Der kan således være en række uoverensstemmelser i det indbyrdes samspil mellem de forskellige love, herunder i forholdet mellem den mere generelle del af lovgivningen og den mere specifikke sektorlovgivning. Et eksempel herpå er samspillet mellem nærværende lovforslag og forslag til lov om social service. Sammenholdes bemærkningerne i nærværende lovforslag omkring de kommende regioners opgavevaretagelse på det sociale område jf. de almindelige bemærkninger s. 36ø. og de specielle bemærkninger s. 59-60, og bemærkningerne til lov om social service, forekommer det i bedste fald uklart, hvordan afgrænsningen skal være, herunder i forhold til selvejende institutioner (med og uden driftsoverenskomst) og personligt ejede tilbud, hvor amtet efter de nugældende regler fører tilsyn.

Særlige nordjyske forhold?

Der er i det følgende kun i begrænset grad anført kommentarer, som alene vedrører nordjyske forhold. Dog skal det bemærkes, at der i lovforslaget ikke skelnes mellem regionerne størrelse, ej heller vedrørende vederlag.

Hvad er regioner for en størrelse?

Loven kan efterlade en vis tvivl om, hvad de nye regioner egentlig er for en størrelse. Amterne var klart kommunale myndigheder ligesom kommunerne, men den nye lov efterlader tvivl, fordi en række af de grundlæggende kendetegn ved lokale og regionale myndigheder ikke længere er til stede herunder skatteudskrivningsret og kommunalfuldmagt. Samtidig gælder langt hovedparten af styrelseslovens regler fortsat for de nye regioner.

Det har været et vigtigt politisk signal at sende, at kommunalfuldmagten ikke skal gælde for regionerne. Det ville formentlig også have været mere hensigtsmæssigt, hvis de nye regioner kun havde haft et smalt og mere entydigt opgavesæt.

De nye regioner får kompetencer på en række forskellige områder, og det betyder, at der stilles ganske store krav til lovgivningen både på kort og lang sigt i forhold til udtømmende at beskrive regionernes opgaver, idet der er en større risiko for, at opgaver, som har en tæt sammenhæng med de øvrige regionale opgaver, ikke vil kunne gennemføres.

Dernæst synes der at være en vis selvmodsigelse indbygget i forslaget i og med, at det på den ene side lægges op til at regionerne skal være udviklings- og vækstdynamoer, mens man på den anden side foretager en positiv afgrænsning af opgavesættet uden mulighed for regionerne til at agere inden for kommunalfuldmagten.

Hvis ønsket er innovation og nytænkning – hvilket forekommer at være væsentlige forudsætninger for udvikling og vækst – i regionalt regi ville en mulighed for at agere inden for kommunalfuldmagtens rammer styrke denne kompetence hos regionerne. Som forslaget ligger nu, vil der blive tale om, at regionerne skal agere inden for en – i sammenligning med den mere dynamiske kommunalfuldmagt – relativt statisk lovgivning, som enten vil lægge alvorlige begrænsninger på regionernes mulighed for at agere som ønsket og dermed reelt umuliggøre eller i bedste fald alvorligt vanskeliggøre regionens opfyldelse af denne opgave, eller vil nødvendiggøre en udvidende og udfyldende fortolkning af den foreliggende lovgivning, hvis opgaven skal forsøges løst som forudsat og ønsket af lovgiver.

Uklarheder

Nærværende lovforslaget er lige som lovforslagene generelt karakteriseret ved en række uklarheder. Som ovenfor nævnt skal regionerne kunne "... fungere som en regional udviklingsdynamo"... (side 34), men det er ikke beskrevet særlig udførligt, hvorledes det skal kunne ske i praksis med de begrænsede driftsopgaver, kompetencer, økonomi mv.

Herudover giver lovforslagets § 5, stk. 1 nr. 3 litra d og stk. 4 mulighed for, at regionerne efter aftale med kommunerne i en overgangsperiode på 4 år varetager kommunale opgaver, der ligger i naturlig tilknytning til regionens opgaver på det sociale område og på området for lands- og landsdelsdækkende specialundervisning. Dette giver anledning til at overveje, om de ansatte der i overgangsperioden i regionsregi løser opgaverne får den samme sikkerhed når opgaverne senere flytter over til kommunerne som de ansatte der overgår på 1. januar 2007. Forslaget til Lov om proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen ses ikke at tage højde for spørgsmålet.

Styrelseslov og en selvstændig lovgivning for regionerne

Det anføres: "Reglerne svarer i et vist omfang til eller henviser til bestemmelser om styrelsen af kommuner i lov om kommunernes styrelse, men forslaget indeholder samtidig en række styrelsesregler, som tager højde for, at regionernes opgaveområde er væsentligt anderledes end de tidligere amtskommuners."

Det kan være hensigtsmæssigt med en særlig lovgivning for de nye regioner og dermed en opgivelse af et fælles regelsæt for såvel kommuner som regioner. Problemet med den omfattende henvisning til den kommunale styrelseslov er, at der let i praksis kan blive tvivl om, i hvilket omfang styrelseslovens regler fortsat er gældende eller ikke er gældende. Ligeledes vil lovændringer eller forskellig praksis i henhold til de to forskellige regelsæt, fordi der er tale om to væsensforskellige myndigheder, i praksis kunne give anledning til fortolkningstvivl eller uhensigtsmæssigheder.

Det foreslås derfor, at det overvejes, hvorvidt man i stedet ikke bør enten fastholde et fælles regelsæt med de særlige regler, som er nødvendige for at tilpasse det til de nye regioner, eller sikre at alle relevante bestemmelser kommer over i den nye lov for regioner, således at der ikke er tvivl om, hvilke regler, der gælder for regionerne.

Forretningsudvalg i stedet for Økonomiudvalg og stående udvalg

Lovforslaget forudsætter, at der alene vil være et forretningsudvalg til afløsning af økonomiudvalg og stående udvalg. Dette kan være meget fornuftigt, men der er samtidig ikke noget antydning af, hvilken rolle regionsrådsmedlemmer, som ikke er medlem af forretningsudvalget skal have. Der vil

således i større grad end i dag være en fare for, at der opstår et A- og B-hold af regionsmedlemmer, hvor kun de i forretningsudvalget vil få indflydelse (og vederlag for deltagelse i udvalg, se nedenfor).

Forretningsudvalget skal bestå af minimum 11 og maksimum af 19 regionsrådsmedlemmer. Det er det nye regionsråd, som afgør forretningsudvalgets endelige størrelse, men der kan ligge et incitament til at gøre det så stort som muligt for at give så mange regionsmedlemmer som muligt indflydelse. Og til dels vederlag, om end det enkelte udvalgsmedlems vederlag indskrænkes i takt med at antallet af medlemmer udvides.

Forretningsudvalget skal på mange måder varetage de samme opgaver som økonomiudvalget, men et forretningsudvalg på 19 medlemmer vil i praksis ikke kunne fungere på samme måde. Der er en fare for, at forretningsudvalget reelt bliver en form for mini- regionsråd og dermed dels ikke vil kunne fungere som et effektivt forretningsudvalg.

Der er dermed en risiko for, at den egentlige magt flytter fra regionsrådet til forretningsudvalget, og at en stor del af regionsrådet reelt efterlades uden større indflydelse. Det bør overvejes, hvorvidt indflydelse ikke i stedet for at være i udvalgene bør flyttes til regionsrådet og regionsrådsmedlemmerne.

Det foreslås derfor, at man i stedet overvejer at begrænse antallet af medlemmer til 11 eller færre medlemmer og at give de øvrige regionsrådsmedlemmer mulighed for at sikre deres politiske indflydelse via deres deltagelse i forskellige ad hoc udvalg. Sidstnævnte forudsætter, at de også vil kunne vederlægges herfor.

Lukkede udvalgmøder

Udvalgmøderne er lukkede, og generelt er udvalgmøderne undergivet de samme regler som hidtil. Det foreslås, at det overvejes, hvorvidt udvalgmøderne i et vist omfang kan åbnes for offentligheden. Dette gælder ikke mindst hvis forretningsudvalget får en sådan størrelse, at de minder om et mini-regionsråd. Se også hertil vedrørende kontaktudvalget.

Vederlagsreglerne

Regionsmedlemmerne vil alene få et fast vederlag på 70.000 kr. og vil som udgangspunkt ikke kunne få yderligere vederlag, medmindre de er medlemmer af forretningsudvalget. Der vil således ikke kunne ydes vederlag for deres deltagelse i de såkaldte § 17 stk. 4 udvalg.

Medlemskab af forretningsudvalget giver mulighed for et udvalgsvederlag til medlemmerne. Dog kan den samlede sum højst udgøre 100 % af vederlaget til formanden for regionsrådet.

Det må anses for vigtigt, at det fortsat vil være politisk attraktivt at deltage i de kommende regionsråd, også for menige regionsrådsmedlemmer. Den begrænsede opgaveportefølje, det mere begrænsede politiske råderum, vægten flyttet fra regionsråd til forretningsudvalg og vederlagsreglerne gør, at det kan være tvivlsomt, hvorvidt der fortsat vil kunne tiltrækkes kvalificerede politikere til valg til regionsråd.

Det foreslås, at der åbnes mulighed for at yde vederlag til andre politiske aktiviteter, således at det dels vil være mere attraktivt at stille op til regionsrådene, og dels også lettere at udpege regionsrådsmedlemmer til fx § 17 stk. 4 udvalg. Den nye ordning forudsætter, at regionerne i højere grad skal indgå i en dialog med ikke mindst kommunerne, men det bliver svært, hvis ikke vederlagsreglerne åbner for, at regionsmedlemmer tidsforbrug hermed belønnes.

Kontaktudvalg og offentlighed

Der nedsættes et kontaktudvalg bestående af regionsrådets formand og borgmestrene for kommunerne i regionen. Det anføres i kommentaren, at "Med henblik på at styrke den frie og formelle meningsudveksling er møder i kontaktudvalget – i overensstemmelse med almindelige retsgrundsætninger – ikke åbne for offentligheden.", side 66.

Det foreslås, at det overvejes, hvorvidt man ikke tværtimod af hensyn til offentlighedens interesse i kontaktudvalgets arbejde bør åbne møderne, eventuelt med mulighed for at lukke enkelte punkter eller omvendt som minimum mulighed for at åbne møderne i forhold til enkelte punkter, som har offentlighedens særlige interesse.

(Det skal hertil bemærkes, at kontaktudvalget som udgangspunkt ikke har beslutningskompetence, medmindre det særskilt fremgår af § 7 stk. 1-5.)

Konsekvenser af lovforslaget

På side 49 er der en oversigt over henholdsvis negative og positive konsekvenser af lovforslaget. Den findes fejlplaceret, idet der reelt ikke er foretaget nogen vurdering af konsekvenser. I de første to rubrikker, økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner, er intet anført.

I de tre følgende rubrikker, økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og miljømæssige konsekvenser, er som konsekvenser anført "Ingen".

Det synes klart, at lovforslaget vil og vel også bør have konsekvenser på flere af de anførte områder, og det ville have været mere korrekt at anføre, at konsekvenserne ikke var blevet vurderet.

Forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen

Forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen regulerer overførslen af aktiver og passiver, rettigheder og pligter samt ansatte ved de foreslåede opgaveflytninger.

Konsekvenser i forhold til overførsel af aktiver og passiver

De overordnede retningslinier for fordelingen af aktiver og passiver mv. rejser forskellige praktiske spørgsmål, som enten kan afklares i de lokale forhandlinger eller i de retningslinier, som fastlægges.

Forudsætningen om, at fordelingen af aktiver og passiver skal ske efter et nettoprincip, hvor samtlige aktiver og passiver indgår, kan blive vanskelig at håndtere i praksis. Som udgangspunkt skal alle elementer der måtte indgå i en sådan fordeling værdiansættes. Det gælder såvel reale og finansielle aktiver, finansielle passiver og andre forpligtelser. Hvad er eksempelvis den korrekte værdiansættelse af en bygning? (Er det sidste ejendomsvurdering? Dette kan kompliceres af, at der ikke er anvendt ens principper for beregningen af ejendomsværdier hos de offentlige myndigheder. Eller er det i stedet en mere teknisk beregning med tilbagediskontering af den fremtidige nytteværdi – og hvordan skal dette begreb i givet fald beløbsættes). Værdisætningen af pensionsforpligtelsen skal også indgå, såvel for allerede pensionerede, som for aktive tjenestemænd. Også her vil det blive vanskeligt at skabe en værdisætning, der umiddelbart kan indgå i en nettobetragtning. Tilsvarende skal der indgå en vurdering af f.eks. finansielle instrumenter, ligesom det skal afvejes hvordan eventualrettigheder eller –forpligtelser skal indgå. Andre ikke så beløbsmæssigt tunge områder er værdiansættelsen af amternes tilgodehavender.

I øvrigt skal det erindres, at der i mange amter vil være nettogæld, når man ser på summen af likvide aktiver og kortfristede tilgodehavender og gæld. Denne værdi skal også finansieres på en eller anden måde og derfor indgå i nettoberegningen.

Generelt skal der formuleres en regel for, hvordan man gør nettobegrebet dækkende, idet der vil indgå mange forskellige typer af aktiver og passiver. Visse poster er likvide, andre poster skal betales ud i fremtiden. Herudover vil der være en opgave med ikke værdisatte aktiver, som skal med i den fremtidige opgavefordeling, f.eks. veje.

I praksis vil det nok blive sådan, at de fleste fysiske aktiver kan henføres til opgaver, mens passiv siden må fordeles forholdsmæssigt efterfølgende. Dette rejser spørgsmålet om, hvilken fordelingsnøgle der skal anvendes for at få en ligelig fordeling.

Efter lovbemærkningerne er det forudsat, at fordelingen mellem myndigheder på forskellige niveauer sker efter udgiftstyngden. Det fremgår dog ikke, om der skal anvendes brutto- eller nettodriftsudgifter ved fastlæggelsen af udgiftstyngden. Det mest nærliggende er form., at der anvendes bruttodriftsudgifter, da der skal overføres aktiver til de driftsopgaver, som skal varetages på de forskellige områder. Hvis der anvendes nettodriftsudgifter, vil regionernes andel af socialområdet f.eks. ikke veje med, da området skal takstfinansieres.

Hvorledes resultatet af denne fordelingsnøgle vil harmonere med forudsætningen om en ligelig fordeling set i forhold til indbyggertal er uklar.

Den vejledning og de fordelingsnøgler, som fastlægges centralt, vil få væsentlig betydning for de efterfølgende decentrale forhandlinger og de aftaler, som skal indgås.

Det tidsmæssige aspekt berøres ikke yderligere, men det må forudsættes at regelsættet foreligger således, at aftaleudkastene kan udarbejdes på forsvarlig vis til den 1. februar 2006. Det taler for, at arbejdet med regelsættet igangsættes samtidig med lovgivningsprocessens videre forløb.

Som et led i arbejdet i amtsdirektørenes projektgruppe om økonomi er der udarbejdet et notat, hvor der er taget stilling til en række principielle spørgsmål omkring overdragelse af aktiver og passiver, som vil kunne danne baggrund for deltagelsen i arbejdet med det kommende regelsæt. Notatet er tilgængeligt på Amtsrådsforeningens hjemmeside.

Der har bl.a. været enighed om, at

- Amternes låneportefølje i sin helhed bør overdrages til regionerne, som så får refunderet den statslige og kommunale andel af låneydelserne. Modellen har den betydelige fordel, at regionerne bevarer amternes nuværende relationer til långiverne, og at regionerne vil blive udstyret med en vis startvolumen i låneporteføljen.
- Regionerne bør overtage amternes pensionsforpligtelser fuldt ud. Modellen forudsætter, at der skaffes finansiering til at dække forpligtelserne. Modellen vil umiddelbart lette en del af problemstillingen nævnt ovenfor med værdisætning og fordeling.
- Deponerede midler bør frigives og indgå i amternes likvide midler ved regnskabsafslutningen i 2006. Der bør være deponeringsfritagelse for de myndigheder, som overtager leje- og leasingkontrakter.

Projektgruppen har også beskæftiget sig med regnskabsafslutningen i 2006 og peget på, at denne bør varetages af regionsrådene. Dette spørgsmål er behandlet i lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommuner mv., hvor der er lagt op til en tilsvarende løsning.

Selv om de nye regioner påtager sig opgaven med regnskabsafslutningen for 2006 og afviklingen af aktiver og passiver, vil der med stor sandsynlighed opstå forespørgsler omkring andre bagudrettede forhold. Hvem skal behandle disse spørgsmål og hvem skal sørge for at baggrundsmaterialet er til stede og den nødvendige dokumentation foreligger. Herunder indgår arkivproblematikken.

Umiddelbart synes det mest nærliggende, at regionen også her påtager sig opgaven, som koordinator og sættes i stand til at besvare de indkomne spørgsmål.

I de afgivende amter skal løsningen af opgaven forberedes, dels ved at det fysiske arkivmateriale samles hvor det er nødvendigt, dels ved at skabe oversigt over hvor evt. decentrale arkiver befinder sig og at man aftalemæssigt sikrer sig adgang til disse. Tilsvarende vil det blive nødvendigt (formålstjenligt), at sikre adgang til det benyttede økonomisystem (også bagudrettet), for at have adgang til forskellige søgemuligheder med informationer, som kan afklare de stillede spørgsmål.

Ansættelsesretlige konsekvenser

Lovforslaget indeholder som grundlæggende princip at den eller de myndigheder hvortil en opgave overføres i henhold til lovgivningen om kommunalreformen overtager de ansatte der udelukkende eller overvejende er beskæftiget med varetagelse af opgaven. Lovforslaget fastsætter at overtagelsen sker med virkning fra 1. januar 2007.

Som et andet grundlæggende princip indeholder lovforslaget en procedure for overførsel af ansatte der pålægger den myndighed hvorfra opgaver overføres at udarbejde et udkast til aftaler med de myndigheder hvortil opgaverne overføres om fordelingen af blandt andet ansatte.

De udarbejdede aftale udkast er fortrolige indtil der er indgået en aftale eller fordelingen på anden måde er fastsat.

Aftaleudkastene forelægges inden 1. februar 2006 for de myndigheder hvortil opgaverne overføres med henblik på forhandling og med henblik på at der senest 1. maj 2006 er indgået en endelig aftale.

Er det ikke muligt at indgå en aftale inden 1. maj 2006 optages forhandlingerne med de nedsatte delingsråd som mæglere. Er det ikke muligt senest 1. juli 2006 efter mægling at indgå en aftale træffer delingsrådet inden 1. august 2006 en afgørelse om fordelingen. Delingsrådets afgørelser er bindende.

Lovforslaget indeholder bestemmelser om at forvaltningslovens regler om aktindsigt, partshøring og begrundelse sættes ud af kraft i forbindelse med forhandlinger, aftaleindgåelse, vedtagelse af mæglingsforslag og beslutninger.

Lovforslaget fastslår at de pligter og rettigheder der følger af virksomhedsoverdragelsesloven finder tilsvarende anvendelse for personale der er ansat i henhold til overenskomst eller individuel aftale – og som ikke er omfattet af loven. Hermed får alle ikke-tjenestemandsansatte rettigheder og pligter i henhold til virksomhedsoverdragelsesloven.

Parallelt med disse regler gælder dog fortsat de almindelige ansættelsesretlige regler. Dette medfører at væsentlige ændringer i medarbejderens ansættelsesvilkår varsles svarende til den ansattes individuelle opsigelsesvarsel. Dette vil således gælde for væsentlige ændringer i forhold til den ansattes geografiske ansættelsessted, arbejdstid og stillingens indhold – herunder referenceforhold. Det længste varsel vil være seks måneder.

Lovforslagets procedureregler vil derfor kunne gøre det umuligt for den overførende myndighed at varsle væsentlige vilkårsændringer for ikke tjenestemandsansatte på et så tidligt tidspunkt at det vil

kunne få virkning fra den 1. januar 2007. I de tilfælde hvor et delingsråd skal træffe afgørelse om fordelingen vil varslet tidligst kunne gives med udgangen af august 2006. Dermed vil ændringerne i forhold til den ansatte der har krav på et seks måneders varsel først kunne træde i kraft 1. marts 2007.

Lovforslaget fastsætter at forvaltningslovens regler om aktindsigt, partshøring og begrundelse sættes ud af kraft i forbindelse med forhandlinger, aftaleindgåelse, vedtagelse af mæglingforslag og beslutninger efter lovens kapitel 3.

Det er i bemærkningerne til lovforslaget anført at det er forudsat at de overførende myndigheder løbende orienterer de ansatte og i den forbindelse giver de ansatte mulighed for at fremsætte ønsker til fordelingen. Det synes således forudsat at undtagelsen fra forvaltningsloven også gælder i forhold til den enkelte medarbejder.

Af lovtæksten følger dog at undtagelsen fra forvaltningslovens regler om aktindsigt, partshøring og begrundelse alene gælder for de aftaler der indgås mellem myndighederne og for de afgørelser der træffes af delingsrådene med virkning for myndighederne.

For de afgørelser den overførende myndighed træffer om væsentlige vilkårsændringer for en række ansatte er det ikke ganske klart om forvaltningslovens regler om aktindsigt, partshøring og begrundelse skal iagttages. Afgørelsen træffes i forhold til den enkelte medarbejder. Umiddelbart synes disse afgørelser derfor fortsat at være underlagt af et krav om partshøring, aktindsigt og begrundelse. Dette vil forlænge sagsbehandlingen og dermed kunne udskyde tidspunktet for en ændring af ansættelsesvilkår yderligere.

Uoverensstemmelser

Endelig skal det bemærkes, at den korte frist høringsfrist og det ganske omfattende og komplicerede lovmateriale gør, at det ikke kan udelukkes, at der kan være oversete problemstillinger eller uhensigtsmæssigheder.

Der kan således være en række uoverensstemmelser i det indbyrdes samspil mellem de forskellige love, herunder i forholdet mellem den mere generelle del af lovgivningen og den mere specifikke sektorlovgivning

I den sammenhæng skal det nævnes, at principperne om at aktiver og passiver skal følge opgaven i procedureloven findes at kolliderer konkret med forslåede bestemmelser i forslag til lov om ændring af lov om aktiv beskæftigelsesindsats.

I forslag til lov om ændring af lov om aktiv beskæftigelsesindsats § 23, stk. 4 i lovforslaget fremgår: "Regionerne overtager den 1. januar 2007 amternes rettigheder og pligter vedrørende arbejdsskadesager for perioden før 1. januar 2007."

Af bemærkningerne fremgår: "Det indebærer specielt en forpligtelse for regionerne til at fortsætte udbetaling af erstatning m.v. vedrørende sager fra selvforsikrede amter. Hertil kommer en pligt til at finansiere skader vedrørende sager fra selvforsikrede amter, når skaderne først anmeldes efter 1. januar 2007, men vedrører perioden før 1. januar 2007."

Når ansvaret for medarbejdere og arbejdsskadeforsikring af medarbejdere – uanset om der er tale om forsikring eller selvforsikring, overføres til andre myndigheder, synes det på baggrund af forslag til procedureloven ulogisk, at regionen i dette tilfælde overtager amternes rettigheder og pligter vedrørende arbejdsskadesager for perioden før 1. januar 2007

Forslag til lov om regionernes finansiering

Overordnet set skal Nordjyllands Amt knytte følgende bemærkninger til lovforslaget.

Det er vurderingen, at finansieringen af såvel drifts- som anlægsaktiviteter skal ses under ét. Det betyder, at det generelle tilskud fra staten vil være den primære finansieringskilde for såvel drifts- som anlægsaktiviteter.

I lovforslagets bemærkningsdel anføres det, at driften af institutioner på social- og undervisningsområdet skal finansieres fuldt ud af kommunerne, bortset fra nogle særlige administrative opgaver. Det fremstår uklart, hvordan disse særlige administrative opgaver i givet fald skal finansieres.

I lovforslagets bemærkningsdel anføres det, at administrationen af regionernes likvide beholdninger evt. skal adskilles mellem regionens tre opgaveområder. Dette vil være særdeles vanskeligt at håndtere i praksis, ligesom det vil medføre unødige omkostninger, såfremt et likviditetsmæssigt underskud indenfor ét område ikke kan dækkes af et likviditetsmæssigt overskud på et andet område.

I de opstillede beregninger vedr. bloktilskuddet til regionernes udviklingsopgaver i lovforslagets bemærkningsdel, bør der ske en opsplitning mellem kollektiv trafik og øvrige udviklingsopgaver, idet der er tale om vidt forskellige driftsområder.

Strukturreformen betyder, at en større del af regionernes økonomi kommer til at afhænge af DRG-taksterne. I lyset heraf bør det overvejes at revurdere grundlaget for hvilke omkostningselementer, der medregnes i taksterne. Således indgår eksempelvis udgifter til forskning/udvikling, udgifter til anlæg, til leasing og diverse fællesudgifter ikke i taksterne. Endvidere kan det samtidig gennemføres en tilretning, således at der indføres et et-strengt takstsystem, hvorved der ikke opretholdes separate takster for Lands-landsdelssygehuse, ved siden af den almindelige DRG-afregning for basispatienter. Med hensyn til, at den aktivitetsbestemte statsfinansiering kommer til at spille en større rolle i den fremtidige finansiering af regionerne, bør der ske en principiel gennemgang af de tekniske principper, der i dag indgår i beregningen af baseline med tilhørende kriterier, idet disse ikke forekommer "robuste" set i lyset af at betydningen øges væsentligt i fremtiden.

I forhold til de takster, som amtet i dag opkræver hos kommunerne for færdigbehandlede patienter, afhænger disse på nuværende tidspunkt af, hvorvidt patienten er over eller under 67 år. Med den forenkede opgavefordeling på hele det sociale område, synes der ikke – set alene ud fra en sygehusvinkel – at være grundlag for at opretholde en 2-delt takst, da en sygehusseng "koster det samme" til en færdigbehandlet patient, hvad enten patienten er over eller under 67 år.

I forhold til lovforslagets enkelte paragraffer bemærker Nordjyllands Amt følgende:

§ 9: I det omfang region og kommuner kan blive enige om at hæve grund- eller udviklingsbidrag mere end den årlige norm, kan det forekomme modstridende at der modregnes for en sådan aftale.

§ 19: Af denne paragraf fremgår det, at udgangspunktet for grundbidraget fra kommunerne for tilskudsåret 2007 er 1.000 kr. pr. indbygger i 2004 P/L. Af lovforslagets bemærkninger (s. 9) fremgår det imidlertid, at grundbidraget udgør 1.000 kr. pr. indbygger i 2003 P/L. Nordjyllands Amt går ud fra, at grundbidraget opgøres med udgangspunkt i 2003 P/L.

Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Justitsministeriets område:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven og forskellige andre love

I lovforslagets § 1, nr. 2, 4 og 8, foretages der ændring med hensyn til udpegningsretten i forhold til forskellige instanser f.eks. i forhold til politiklagenævn, således at det regionale niveau ikke længere har udpegningsret.

Det er ikke ud af lovforslaget muligt at læse sig til en nærmere begrundelse herfor. De specielle bemærkninger indeholder alene en nøgtern konstatering af, hvad der ændres uden en nærmere begrundelse for ændringerne. De yderst sparsomme almindelige bemærkninger konstaterer alene, at ændringerne foreslås som led i gennemførelsen af strukturreformen. Det forekommer umiddelbart vanskeligt at se, at afskaffelsen af udpegningsretten for det regionale niveau – som jo bevares om end i reduceret form – skulle være en naturlig følge af strukturreformen. Det mest naturlige ville vel have været, at det regionale niveaus udpegningsret – som vel ikke er begrundet i varetagelsen af den del af amternes opgaver, som overføres til kommunerne, men derimod i ønsket om en regionalt udpeget repræsentation – var bevaret og overført til de nye regioner.

Den angivne begrundelse er således i bedste fald vildledende. Der kan muligvis være andre grunde til at afskaffe den regionalt udpegede repræsentation – der ses blot ikke at være redegjort herfor.

Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Socialministeriets område:

Forslag til lov om ændring af forskellige boliglove

Etablering og drift af almene boliger

Med hensyn til etablering af nye boliger til målgruppen af personer med betydelig og varig nedsat fysisk og psykisk funktionsevne, vil det ifølge aftalen fremover alene være kommunalbestyrelsen, der træffer beslutning herom.

De eksisterende amtskommunale boliger til målgruppen skal overføres til regionerne pr. 1. januar 2007. Eksisterende boliger er i den sammenhæng alle boliger med støttetilsagn, uanset at opførelsen ikke er påbegyndt den 1. januar 2007.

Det må formodes, at kommunerne fremover selv vil bygge og drive almene boliger til målgruppen hvis alle - eller hovedparten af personerne - kommer fra egen kommune. Derfor vil det formentligt kun være relevant for kommunalbestyrelsen at lade regionen bygge og drive boliger til målgruppen i de tilfælde, hvor personkredsen kommer fra en bred vifte af kommuner.

Problemet med lovforslaget er, at den pågældende kommunalbestyrelse, der beslutter at overlade etableringen og driften af boligerne til regionsrådet, skal betale grundkapitallånet på 7 pct. af ældreboligernes anskaffelsessum til regionsrådet. Der er således indbygget en konflikt i loven, idet kommunen således "straffes" for at lade regionen drive almene boliger i sit område til gavn for alle regionens kommuner.

Lovforslaget tager således ikke højde for, at øvrige kommuner i regionen kan have en interesse i etablering af nye almene boliger. Forslaget kan på den måde virke hæmmende for processen med omdannelse af utidssvarende regionale botilbud til tidssvarende almene boliger. Problemstillingen vil specielt gøre sig gældende i forhold til de mest specialiserede tilbud med et stort optageområde i regionen. Samtidig er der risiko for, at der kun vanskeligt kan udvikles og etableres specialiserede tilbud i regi af lov om almene boliger.

Anvisningsret til regionalt drevne almene boliger

Lovforslaget indebærer, at kommunerne får anvisningsretten til og tilsynet med de af regionerne drevne almene boliger.

Forslaget om anvisning er problematisk i forhold til risiko for udvanding af målgruppen og dermed også en risiko for den fortsatte specialisering af tilbudet. Dertil kan lovforslaget begrænse regionens mulighed for at opfylde sin forsyningspligt overfor andre kommuner - jf. forslag til lov om social service - idet boligerne kan risikere at blive anvendt til personer udenfor målgruppen.

At regionen ikke skal føre tilsyn med tilbud som drives af regionen vil i vid udstrækning give anledning til dobbelt tilsyn, idet regionen lige som amterne i dag vil føre tilsyn gennem

den løbende drift. Samtidig er regionen af hensyn til tilbudenes udvikling og drift nødsaget til at oprethold det, der svarer til en tilsynsfunktion.

Forslaget synes ikke konkret at forholde sig til forholdet mellem anvisningsrettens overdragelse til kommunerne og kapacitetsudnyttelsen i de af regionerne drevne almene boliger. Dette skal ses i sammenhæng med, at kommunalbestyrelsen sammen med anvisningsretten overtager garantiforpligtelsen i forbindelse med udgifter ved lejeledighed og tab ved fraflytning. Det vil aktualisere en konkret stillingtagen til, hvilke/hvor mange almene boliger den enkelte kommunalbestyrelse har anvisningsretten/garantiforpligtelsen til.

En sådan fiksering af regionens boliger på de enkelte kommunalbestyrelser kan imidlertid få negative konsekvenser i form af en lavere udnyttelse af den totale kapacitet og en opdeling af ventelisterne, som ikke er trangsaseret.

I forslaget vil kommunalbestyrelsens årlige redegørelse for behov og forventet forbrug af boliger i regionen være basis for regionens opgørelse af det samlede kapacitetsbehov, men det kan ikke forventes at være muligt at op- eller nedregulere antallet af almene boliger i takt hermed. Denne regulering vil ske forsinket gennem nybyggeri/frasalg/udlejning til andre målgrupper.

Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Trafikministeriets område:

Forslag til lov om trafikskaber

Nordjyllands Amts høringssvar er baseret på tilbagemeldinger fra NTs bestyrelse. På baggrund heraf skal Nordjyllands Amt knytte følgende bemærkninger til lovforslaget.

- Loven åbner adgang til, at der kan indgås aftale med en kommune om, at trafikskabet varetager opgaver vedr. indkøb af trafik, som en kommune skal varetage efter anden lovgivning. Der bør være mulighed for at indgå tilsvarende aftale med regionen om varetagelse af patienttransport og kørsel til specialinstitutioner. NTs nuværende model for samordnet kørsel vil kun kunne fortsætte, såfremt denne mulighed sikres.
- Det er vurderingen, at den nye lovgivning ikke hindrer, at de nuværende tværgående samarbejder (X-bus, Titsam og Bektra) kan fortsætte, men der bør ske en nærmere afklaring heraf.
- Det virker urimeligt, at hver kommune kun får en repræsentant i repræsentantskabet, uanset indbyggertal. Størrelsesforholdet bør indgå i et eller andet omfang.
- Omlægningen af amter til regioner og den ændrede kommuneinddeling samt ændret finansieringsmodel vil indebære, at det regionale niveau kommer til at finansiere en mindre del og kommunerne en større del af den kollektive trafik. Man skal være opmærksom på, at de nuværende udligningsordninger ikke giver fuld kompensation.
- Trafikskabernes økonomiske handlemuligheder vil blive stærkt begrænset med bindinger på, hvor meget taksterne må stige, og snævre økonomiske rammer for regionerne. Trafikskaberne får hermed ikke store muligheder for at agere ved bristede forudsætninger i budgetlægningen (større passagerfrafald end forventet, uforudsete stigninger i tilbudspriserne o. lign.). Det kan give et økonomisk styringsproblem og en forkert prioritering.
- Det regulerende indeks i forhold til hvor meget taksterne maksimalt må stige bør ikke være forbrugerprisindekset, men ARFs indeks for buskørsel.
- I det generelle afsnit om trafikskabernes finansiering i bemærkningsdelen er følgende angivet: "Kommunernes fordele af trafikskabets ydelser kan defineres på flere måder. Det mest hensigtsmæssige skønnes at ville være kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske forbrug af trafikskabets transport – uanset om rejserne sker indenfor den enkelte kommune eller uden for. En sådan opgørelsesmetode bliver dog i praksis først mulig ved implementeringen af det elektroniske rejsekort. Indtil da må tilskuddet fordeles efter andre metoder, der

relaterer trafikproduktionen til de enkelte enheder i samarbejdet". Til dette er der at sige, at fordelingen kun bliver mulig for en del af de rejsende, når rejsekortet er indført. En stor del af de rejsende vil anvende anonyme rejsekort. Desuden vil der fortsat være billetter købt kontant, hvor køberens bopæl ikke registreres. Fordelingsmodellen vil også være problematisk af flere grunde. Alle kommunerne vil få en aktie i trafiksystemerne i alle andre kommuner, fordi de skal bidrage til omkostningerne når deres borgere bruger kollektiv trafik uden for kommunegrænsen. Man får dermed ikke ansvaret for at fastlægge serviceniveauet til at følge pligten til at betale, og det vil være u hensigtsmæssigt.

- Der er for anlægsudgifter til terminaler peget på en tilsvarende model, men denne vil heller ikke være hensigtsmæssig. Det ville fx have betydet, at stort set alle kommuner i Nordjylland skulle have været med til at finansiere den nye busterminal i Aalborg, og for den sags skyld også kommuner uden for den nordjyske region, fordi der kommer fjernrejsende.

1 Kommentarer til lovforslag til gennemførelse af strukturreformen på Teknik- og Miljøudvalgets område.

Resumé:

Lovforslagene til gennemførelse af regeringens aftale om en strukturreform med Dansk Folkeparti fra juni 2004 er sendt i ekstern høring. I den forbindelse bidrager Nordjyllands Amt til Amdsrådsforeningens høringssvar.

Beskrivelse:

Den 1. december 2004 sendte regeringen lovforslagene til gennemførelse af strukturreformen i høring hos blandt andet Amdsrådsforeningen. I alt er der tale om 46 forslag af et omfang på ca. 2.700 sider.

Høringsfristen er sat til den 7. januar 2005, hvorefter lovforslagene fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

Nordjyllands Amt har lagt sig fast på en procedure, hvorefter lovforslag af relevans for amtet kommenteres af de berørte områder med den nødvendige koordinering mellem områder, hvor der måtte være overlap.

Kommentarerne behandles politisk i de respektive udvalg i løbet af december 2004. Derefter går de sammen med kommentarer inden for Økonomiudvalgets område til behandling i Økonomiudvalget og endelig til behandling i Amdsrådet. Begge disse møder er fastsat til at finde sted den 3. januar 2005.

I forhold til Amdsrådsforeningens arbejde med udarbejdelse af de endelige høringssvar, vil der løbende ske en oversendelse af amtets bidrag med forbehold for de ændringer, som måtte forekomme som følge af den politiske behandling.

Amdsrådsforeningen afholder et endeligt koordinerende møde den 4. januar 2005.

Af hensyn til lovforslagenes omfang er de ikke i deres helhed udsendt som bilag. Lovforslagene er tilgængelige på amtets hjemmeside (www.nja.dk) under "strukturnyt", på Amdsrådsforeningens hjemmeside (www.arf.dk) under punktet "strukturreform" og på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside (www.im.dk).

Indstilling:

Det indstilles:

- at Udvalget for Teknik og Miljø drøfter forvaltningens kommentarer til lovforslagene, og
- at udvalget videresender sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Økonomiudvalget og Amdsrådet.

Bilag:

- Amdsrådsforeningens notat med en gennemgang af centrale områder

- Samlet liste over lovforslag sendt i høring den 1. december 2004 som led i gennemførelsen af strukturreformen opdelt efter ministerområder
- Liste over lovforslag som forvaltningen for Teknik- og Miljøområdet har forholdt sig til
- Kommentarer på Miljøministeriets område
- Kommentarer på Fødevareministeriets område
- Kommentarer på Trafikministeriets område.

* *På Udvalget for Teknik og Miljø's møde den 21. december 2004 blev følgende besluttet:*

Udvalget tiltrådte forvaltningens kommentarer til lovforslagene. Sagen fremsendes til drøftelse i Økonomiudvalget og Amdsrådet.

Niels Kristian Kirketerp og Inger Støtt deltog ikke i udvalgets behandling af sagen.

Kommentarer på Trafikministeriets område

1. 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.

Ændringer:

Ændringerne af vejlovene er i meget stor udstrækning simple rettelser som følger af, at kommuner og stat skal overtage de nuværende amtsveje. I følge aftalen om reformen skal hovedparten af de nuværende amtsveje overgå til kommunerne. Det gælder bl.a. alle lokalt orienterede veje og veje med lokalpræg. Staten overtager derimod veje, der indgår i erhvervslivets transportkorridorer og veje af væsentlig betydning for trafikken mellem lands- og egnsdele.

Kommentarer og anbefalinger:

I regionplanen har amtsrådet klassificeret amtsvejene ud fra en samlet vurdering af deres trafikale funktion, trafikbelastningen og det regionale bymønster. Sammenholdt med regionplanen bemærkes det, at flere af de højst klassificerede veje ifølge lovforslaget nedklassificeres til kommuneveje.

I kraft af det nuværende amtsvejnets størrelse har amtet haft ressourcer til at opretholde et fagligt miljø med en høj specialiseringsgrad. Eksempelvis arbejder 2-3 medarbejdere med trafiksikkerhed. Disse specialister kan ikke deles ud på 8 kommuner. Bevarelse af en høj grad af ekspertise i vejforvaltningen taler for, at mest muligt af amtsvejnettet overdrages til staten, hvis der ikke kan ske en samlet overdragelse til regionen.

Med udgangspunkt i regionplanens klassificering og en trafikalt betragtning kan det som minimum anbefales, at følgende veje opklassificeres til statsveje frem for at blive nedklassificeret til kommuneveje:

Vejnr.	Navn
621 + 627	Åbyen - Tværsted - Ålbæk
548	Adgangsvejen til Aalborg Lufthavn
470 + 714	Aalborg - Nibe - Løgstør
530	Haverslev - Aars
704	Egense - Aalborg
504	Hals - Aalborg

Ved opsplitningen af amtsvejnettet går sammenhængen i løsningen af driftsopgaverne tabt. Specielt uhensigtsmæssigt og omkostningskrævende forekommer det, at glatførebekæmpelse og snefyndning, som i dag løses i sammenhæng for stats- og amtsvejene, fremover bliver opdelt på staten og de kommende kommuner. Det anbefales at loven sikrer en fortsat sammenhæng i de driftsopgaver, der hidtil er varetaget af amterne.

Trafiksikkerheden er en opgave, der ikke er specielt lovhjemlet. Det gælder både de sort-plet bekæmpende mindre anlægsarbejder og kampagnerne. Lovforslaget behandler ikke trafiksikkerhedsområdet specifikt. Det anbefales at det i loven afklares, hvem der skal løfte amternes indsats fremover.

Adgangsforholdene til en vej er et af kendetegnene for vejens standard. Ved administration af adgangsforholdene vægtes forskellige hensyn til trafikens fremkommelighed og sikkerhed overfor

naboernes ønsker om tilgængelighed. De fleste amtsveje men kun få kommuneveje er pålagt varige adgangsbegrænsninger. Amtsvejenes adgangsbegrænsninger er under konstant pres fra lokale interesser i forbindelse med virksomheders lokaliseringssønsker eller udlæg af nye boligområder. Det anbefales at loven sikrer fastholdelse af en høj standard for hele eller dele af det nedklassificerede vejnet, eksempelvis de rutenummererede veje og de veje, som krydser de kommende kommunegrænser.

Det fremgår ikke af de fremlagte lovændringer hvilken myndighed, der fremover skal varetage nettet af nationale og regionale, rekreative cykelruter. Det anbefales at dette spørgsmål afklares gennem loven.

2. Lov om kystbeskyttelse

Ændringer:

Lovforslaget indebærer en yderligere opsplitning af den i dag komplicerede myndighedsudøvelse i sager vedr. kystbeskyttelse. En sag efter kystbeskyttelseslovens § 1 skal fremover behandles af 3 instanser (Kystdirektoratet, Skov- og Naturstyrelsen og kommunen) mod tidligere 2 instanser.

De danske kyster er en værdifuld ressource, hvor beskyttelses- og benyttelsesinteresserne til stadighed må afvejes overfor hinanden. Amterne har gennem regionplanlægningen hidtil gennemført en sammenhængende planlægning, dækkende bl.a. behovet for kystbeskyttelse. Efter lovforslaget overføres og opsplittes denne planlægning til de enkelte kommuner.

Kommentarer og anbefalinger:

Denne opsplitning vil svække helheden i opgaveløsningen. Den logiske konsekvens må følgelig være, at en statslig landsplanlægning overtager styringen af den kommunale planlægning på området. Det anbefales at der tages initiativ til at sikre at opgaverne på dette område fremover løses helhedsorienteret og med så få instanser involveret i sagsbehandlingen som muligt.

13. december 2004

Kommentarer på Fødevarerministeriets område

1. Lov om ændringer af jordfordelingsloven, landdistriktsstøtten, lov om drift af landbrugsjorder og forskellige andre love på Fødevarerministeriets område

Ændringer:

MVJ-ordningerne har siden 1996 været administreret i amterne. I dag er der 30 årsværk beskæftiget med MVJ-ordningerne fordelt på 14 amter. Ifølge lovudkastet lægges op til, at de 30 årsværk fordeles med 28 til statsadministrationen og 2 årsværk til kommunerne.

Med hensyn til Jordbrugskommissionen vil sekretariatet i den nye struktur blive placeret i tilknytning til en regional statsforvaltning.

Kommentarer og anbefalinger:

Staten skal varetage den daglige sagsbehandling, mens de 2 årsværk i kommunerne skal forestå den årlige SFL-udpegning/revision samt forestå informationen omkring SFL. Ressourceforbruget til disse opgaver ligger i dag betydeligt over dette niveau, og en reduktion vil uden tvivl betyde en væsentlig forringelse af såvel information, som vedligeholdelse af udpegningsgrundlaget for SFL-områderne. Det anbefales at den fremtidige sagsbehandling foregår decentralt. Mest hensigtsmæssigt på de foreslåede landsdelscentre under Skov- og Naturstyrelsen, hvor en betydelig del af den øvrige naturadministration vil blive placeret. Det nyudviklede TAS-datasystem til sagsbehandling understøtter i høj grad en løsning, hvor sagsbehandlingen sker så tæt på borgerne som muligt.

Med hensyn til Jordbrugskommissionen finder amtet det hensigtsmæssigt at kommissionen placeres i tilknytning til de regionale landsdelscentre, således der sikres en mulighed for sparring og koordinering med relevante fagområder inden for arealforvaltningen, hvilket igen giver mulighed for gensidigt udnyttelse af erfaringer og ajourføring med relevante lovområder. Det anbefales derfor at kommissionen fysisk placeres i tilknytning til de regionale landsdelscentre.

13. december 2004

Kommentarer på Miljøministeriets område

1. Lov om planlægning

Ændringer:

Det nuværende system er et rammestyringssystem, hvor landets overordnede planlægning udformes i 14 regionplaner. Statens planpolitik konkretiseres decentralt af de folkevalgte amtsråd i regionplaner, som angiver rammerne for den kommunale planlægning. Det nye plansystem flytter formelt regionplanopgaven fra 14 amter til ca. 100 kommuner. Samtidig styrkes den statslige styring af planlægningen gennem landsplanredegørelser, landsplandirektiver og øget anvendelse af statslig vejledning.

Lovforslaget indfører en ny plantype, den regionale udviklingsplan. Det er en slags strategiplan eller vision, der gennem dialog med virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kommuner og Staten kan påvirke den overordnede udvikling i regionen. Det regionale niveau skal fungere på baggrund af legitimitet (accept blandt kommunerne) i stedet for som hidtil på grundlag af legalitet. Der arbejdes med partnerskaber og netværk i stedet for myndighed.

Kommentarer og anbefalinger:

En af den nuværende regionplans væsentligste opgaver er at udstikke rammer for den kommunale planlægning, baseret på Statens udmeldinger. Dermed har amtet en stærk koordinerende opgave, der varetages ved hjælp af bred faglig ekspertise og regionplanlægningen er funderet i et decentralt system med folkevalgt ledelse.

I det nye system er det amtslige demokratiske niveau fjernet og samarbejdet bliver mellem et folkevalgt niveau (kommunen) og et administrativt system (Staten). Den faglige ekspertise på amtsniveauet fjernes og fordeles mellem de ca. 100 kommuner og Staten. Dermed svækkes den regionale politiske og faglige koordinering afgørende og Staten vil nødvendigvis skulle regelstyre i langt højere grad end i det nuværende system. Loven i sin nuværende form vil medføre en svækkelse af det decentrale element i det danske plansystem og en styrkelse af statens rolle i et vist – endnu ikke kendt – omfang.

Det anbefales, at den regionale koordinering gøres betydeligt stærkere end forudsat i lovforslaget. Dette skal ske regionalt med dækkende faglig ekspertise og detaljeret lokalkendskab og vil hermed modvirke svækkelsen af det decentrale element i planlægningen

De kommende regioner bliver udtryk for nytænkning hvad angår politisk valgte organers rolle og funktion i Danmark. Denne nytænkning mangler imidlertid konsekvens hvad angår statens rolle inden for regional udvikling, da der ikke er krav om at staten skal skabe sammenhæng i egne initiativer med regionalt sigte. Det anbefales at indbygge mekanismer i loven, der kan sikre denne sammenhæng.

Det er en væsentlig styrke ved den nye plantype, at erhvervsudviklingen har en så betydelig rolle og skal ses i sammenhæng med natur og miljø, uddannelse, byudvikling osv. Men det vil være afgørende for den nye plantypes succes, at regionerne også kan levere det overblik over alle relevante forhold til brug i kommuneplanlægningen, i landsplanlægningen og i udarbejdelsen af den regionale udviklingsplan. Det er også afgørende at regionen medvirker til omsætning af ny viden og forskning fra universiteterne og fra EU-samarbejdet i regionen.

Regionerne må derfor sikres ressourcer til at fastholde og udvikle datagrundlaget for en videnbaseret regional udviklingsplan. Dette kræver ressourcer til at fastholde de nuværende amters indsigt og overblik, og øvrige myndigheder, som skal levere data og baggrundsmateriale til den

regionale udviklingsplan (fx kommuner og de regionale beskæftigelsesråd) må forpligtes til at inddrage regionerne i arbejdet med tilrettelæggelse af analysegrundlag m.v. for at sikre at den regionale udviklingsplan baseres på et retvisende billede af regionens styrker og svagheder.

Det anbefales derfor, at pligten til tidlig dialog indskrives i lovtæksten, og at regionerne sikres ressourcer dertil og til fastholdelse og udvikling af datagrundlaget for udviklingsplanerne.

Der vil efter amtets vurdering fortsat være behov for at varetage overordnede hensyn til planlægning på det regionale niveau. Generelt vurderes det at kommunerne med de foreslåede ændringer ikke har mulighed for at udfylde amternes hidtidige rolle med at skabe sammenhæng i den fysiske planlægning i regionen på det overordnede niveau. Hensyntagen til regional udvikling ud fra sammenfattende mål og politikker kan ikke opfyldes gennem kommunernes adskilte, individuelle fysiske planlægning. Et sådan hensyntagen kan kun varetages effektivt hvis opgaven for den sammenfattende fysiske planlægning varetages på et regionalt niveau. Det anbefales at loven udformes således at ansvaret for den overordnede og sammenfattende fysiske planlægning i regionen placeres på det regionale niveau.

2. Lov om miljøbeskyttelse

Ændringer:

Alle amternes nuværende opgaver indenfor miljøbeskyttelsesloven overgår til enten kommunerne eller Staten. For beskyttelse af grundvand og afledning af spildevand overgår beføjelserne til kommunerne. Overvågning af miljøtilstanden i omgivelserne overføres til Staten. For godkendelse og tilsyn med forurenende virksomheder afgør ministeren, om Staten eller kommunerne fremover skal være myndighed. Som en konsekvens af dette vil der fremover være virksomheder, hvor kommunen giver tilladelse, mens Staten fører tilsyn. Reglen om kompetenceovergang ophæves ved lovforslaget. Det betyder at kommunerne i højere grad end tilfældet er i dag får tilsynet med egne anlæg, f.eks. med varmekærter og affaldsanlæg. Endelig ændres klageadgangen så der kun er én klageinstans.

Kommentarer og anbefalinger:

Strukturreformen lægger generelt op til, at langt den overvejende del af amternes nuværende myndigheds- og tilsynsopgaver på miljøområdet lægges ud til kommunerne. Der er ofte tale om afgørelser, der har stor økonomisk betydning for involverede borgere og virksomheder og dermed også for lokalsamfundets økonomi. Det er derfor vigtigt, at der fortsat kan træffes afgørelser på et højt fagligt niveau. Amternes virksomhedsekspertter fordeles mellem staten (ca. 70) og kommunerne (ca. 90) og her vil kvalitetsstyringordninger ikke kunne sikre den faglige kompetence. Det anbefales derfor enten at fastholde opgaven med de miljøtunge virksomheder, herunder også landbruget, hos regionerne, alternativt at lade Staten overtage den.

Det har siden 1987 været et bærende princip at godkendelse og tilsyn med en virksomhed bør samles hos samme myndighed for at opbygge viden og sikre sammenhæng. Lovforslaget lægger op til, at kommunalbestyrelsen giver udledningstilladelser for egne renseanlæg, mens Staten fører tilsyn. Tilsvarende skal Staten føre tilsyn med visse affaldsdeponeringsanlæg, mens kommunen har godkendelseskompetencen. Det anbefales, at lovforslaget ændres, så godkendelse og tilsyn fortsat følges ad, som det har været tilfældet siden 1987. Staten bør derfor ikke kun have tilsynet men også være myndighed for godkendelse/udledningstilladelse for eksempelvis kommunale renseanlæg og affaldsanlæg. Alternativ kunne regionen løse denne opgave for at sikre armslængdeprincippet.

Et andet forhold, som kan medføre, at administrationen af loven vanskeliggøres, at der nu bliver mange flere aktører, som skal koordinere indsatsen. Eksempelvis får Staten tilsynet med forureningstilstanden i omgivelserne og skal fastsætte mål for vandområdernes og grundvandet

kvalitet mens kommunerne skal give tilladelse til spildevandsudledningen fra byer og virksomheder, hvilket vil kræve mere koordinering end i dag hvor amtet løser hele opgaven.

Med den ændrede Miljøbeskyttelseslov og de mange aktører vil administrationen på dette område blive vanskeligere og det anbefales at opgaverne samlet hos samme myndighed, enten regionerne eller Staten, alternativt at loven styrkes omkring kravene til koordinering mellem myndighederne,

Der vil altid opstå en konflikt mellem økonomiske interesser og hensynet til miljøet, når en myndighed har tilsynet med eller selv skal godkende egne anlæg. Det har derfor hidtil været en vigtig grundregel i Miljøbeskyttelsesloven, at tilsynet skal føres af en anden myndighed end den der ejer virksomheden. Det anbefales, at dette princip videreføres i den nye lov.

Fremover vil der kun være én klageinstans, Miljøklagenævnet. Imidlertid ændres loven også, så Staten ikke kan påklage kommunale afgørelser. Herved bliver der ingen anden offentlig myndighed der kan påklage kommunernes afgørelser, samtidigt med at der er lagt op til at kommunerne gives beføjelser til at godkende egne anlæg. Det anbefales, at loven ændres så Staten sikres klageadgang på kommunale afgørelser.

3. Lov om naturbeskyttelse

Ændringer:

Med lovforslaget flyttes den overvejende del af naturbeskyttelsesopgaverne ud på et stort antal kommuner, mens naturovervågning, sekretariatsbetjeningen af fredningsnævnene samt nogle myndighedsopgaver omkring kysterne overføres til staten.

Kommentarer og anbefalinger:

Amterne løser efter den gældende lovgivning langt den overvejende del af myndighedsopgaverne på naturbeskyttelseslovens område, hvorfor der har været sammenhæng mellem overvågning, analyse, planlægning, myndighedsudøvelse, indsats og drift. Nu opsplittes naturligt sammenhørende opgaver mellem de mange kommuner og Staten, hvilket betyder tab af synergieffekt i opgaveløsningen. Kvaliteten i opgaveløsningen vil forringes og ressourcebehovet til at løse opgaverne dermed øges.

Amternes geografiske størrelse har muliggjort opbygning af en betydelig faglig ekspertise, en viden der ofte besiddes af ganske få medarbejdere. Opsplitningen af opgaverne på naturområdet vil betyde at disse faglige miljøer opløses i mindre og organisatorisk adskilte enheder.

Opgaverne indenfor naturbeskyttelse består primært i at afveje beskyttelses- og benyttelseshensyn. Kommunernes naturlige erhvervmæssige interesser kan vanskeliggøre denne afvejning og en opgavefordeling indenfor naturområdet med udgangspunkt i armslængdeprincippet ville være at foretrække.

Naturområderne i form af bl.a. fredede arealer, habitatområder, fuglebeskyttelsesområder vil i mange tilfælde blive gennemskåret af flere kommunegrænser. I Nordjylland vil nogle af de største fredninger og habitatområder blive omfattet af 2 – 3 kommuner. Lovforslaget vil medføre et stort koordineringsarbejde mellem kommunerne med henblik på at tilrettelægge en hensigtsmæssig indsats og pleje, et arbejde der i dag undgås fordi de geografisk større amter varetager opgaven.

Det anbefales derfor at hele administrationen af naturområdet revurderes og samles hos større enheder, helst hos regionerne der vil kunne bibringe administrationen lokalkendskab og regional politisk afvejning, alternativt hos statslige enheder der placeres regionalt.

4. Lov om miljømål

Ændringer:

Ændringen af miljømålsloven er i hovedtræk, at ministeren fastlægger retningslinier for indsatsen på vand- og naturområdet og får ansvaret for den overordnede vand- og Natura2000-planlægning. Regionerne og kommunerne kan fremlægge ideer, planforslag og har høringsret over for Staten. Kommunerne skal udarbejde handleplaner indenfor de statslige indsatsprogrammer og regionerne får en mindre koordinerende rolle. Overflytning af amternes ansvarsområde til Staten indenfor vandområdet sker allerede pr 1. juli 2005 og for NATURA2000-planernes analysedel pr 1. juli 2006.

Kommentarer og anbefalinger

Forvaltningen af natur og miljø er i dag stort set samlet hos amterne. Det betyder, at der er sammenhæng mellem videnopbygning, planlægningen, indsatsplaner og myndighedsudøvelsen. Deles opgaverne på tre myndigheder er der risiko for tab af faglig sammenhæng i arbejdet og for tab af en nærdemokratisk styring af planprocesserne, der samtidig skal tage højde for at især vandmiljøet har regional udstrækning og er uafhængig af de kommunale administrative grænser. Det anbefales derfor at den samlede opgave placeres i regionerne for dels at sikre en bevarelse af det faglige miljø som grundlag for opgaveløsningen, dels at sikre det nærdemokratiske element. Alternativt anbefales det at den samlede opgave placeres hos staten og udføres i praksis af statslige lokalkontorer med det formål at sikre fagligheden, sammenhæng i opgaveløsningen og nærheden til de kommuner der skal føre planerne ud i livet.

Når opgaverne som foreslået fordeles på tre myndigheder med staten og kommunerne som de mest aktivt involverede, er det nødvendigt at staten fremover gennem en præcis styring sikrer sammenhæng og ensartethed i kommunernes arbejde. Dette skyldes ikke mindst at de kommende kommuners begrænsede geografiske udstrækning ofte ikke er sammenfaldende med vandområdernes afgrænsning, og at kommunerne ofte vil kunne have forskellige mål og interesser i et givet område. På den anden side risikerer en præcis styring af kommunerne at indebære en begrænsning i kommunernes mulighed for involvering af de lokale interessenter. Det bør derfor ligeledes være et krav til lovgivningen, at statens decentrale centre kan og skal sikre en medvirken fra lokale interessenter. Det anbefales derfor at såfremt det overordnede ansvar for miljømålsloven placeres hos staten, skal loven sikre en præcis styring af kommunerne med det formål at skabe ensartethed og sammenhæng i kommunernes arbejde, og statens centre pålægges at sikre det lokale engagement i grundvandsplanlægningen fra borgere, virksomheder og organisationer.

5. Lov om vandforsyning

Ændringer:

Ændringerne i vandforsyningsloven er i hovedtræk, at amternes ansvar på vandforsyningsområdet reduceres til en mæglerrolle for regionen i forbindelse med kommunernes indsatsplanlægning, at amternes kompetence til at pålægge ændringer i eller veto mod vandforsyningsplaner overføres til miljøministeren og at amternes ansvar for oprettelse af koordinationsfora, opkrævning af gebyr, udarbejdelse af indsatsplaner overføres til kommunerne.

Kommentarer og anbefalinger:

Opgaveløsningen indenfor vandforsyningsloven kræver faglig ekspertise. Et godt resultat forudsætter at kortlægning og indsatsplan udføres i et tæt og integreret forløb med løbende dialog mellem de involverede. Det vurderes at være vanskeligt at sikre det faglige niveau og sammenhæng i arbejdet ved udflytningen af amternes medarbejdere til Staten og de mere end 100 nye kommuner.

Det anbefales at kortlægningsopgaven og indsatsplanlægningen ikke adskilles, og at opgaven varetages af en myndighed, hvor der er forudsætning for at skabe de nødvendige faglige miljøer.

Den enkelte grundvandsforekomst vil mange steder involvere flere kommuner, hvor den enkelte kommune ikke nødvendigvis har en lokal interesse i ressourcen. Indvindingen i den enkelte kommune har i flere tilfælde ikke lokale forbrugere men forsyner tilstødende kommuner eller kommuner i større afstand fra indvindingskommunen. Dette indebærer en mulighed for interessekonflikter når de sparsomme grundvandsressourcer skal fordeles til drikkevand. Det anbefales derfor, at grundvandsforekomster og de dertil knyttede ansøgninger forvaltes regionalt eller statsligt.

Jordforureningslovens grundvandsbeskyttende oprydning af fortidens synder skal for at være effektiv og resultere i mest miljø for de afsatte midler koordineres med den gebyrfinansierede grundvandsbeskyttende kortlægning og indsatsplanlægning. Opgaverne har hidtil været håndteret i amterne. Med den nye lov foreslås en spredning af opgaverne mellem Staten, regionerne og kommunerne. Det anbefales at grundvands- og jordforureningsopgaverne som udgangspunkt varetages af samme myndighed.

6. Lov om forurennet jord

Ændringer:

Ændringen af jordforureningsloven er i hovedtræk, at hovedparten af amternes opgaver overdrages til regionerne, men at enkelte områder overdrages til kommunerne (bortskaffelse og anvendelse af jord, godkendelse af byggeri mv. på forurenede ejendomme, påbud om undersøgelser) eller miljøministeren (pålæg til regionerne om undersøgelser og oprensning).

Kommentarer og anbefalinger:

Kommunalbestyrelserne tildeles kompetencen til at give tilladelser til at ændre anvendelse på forureningskortlagte arealer f.eks. fra erhverv til bolig. Denne ændring kan i mange tilfælde give problemer fordi den kolliderer med, at det er regionens ansvar at kortlægge og rense forurenede arealer. Det anbefales at opgaverne holdes samlet i regionen.

Kommunalbestyrelserne tildeles den samlede myndighedsrolle i forhold til bortskaffelse og anvendelse af jord. Med denne ændring sættes kommunerne i en dobbeltrolle. Kommunerne vil i mange tilfælde skulle give tilladelse efter Miljøbeskyttelsesloven til bortskaffelse og anvendelse af jord i sager, hvor kommunerne selv er bygherre eller har væsentlige lokalpolitiske og økonomiske interesser i et byggeprojekt. Det anbefales at loven imødegår en sådan interessekonflikter.

En konsekvens af lovforslaget er at grundvandsområdet fordeles på stat og kommuner mens jordforureningsområdet ligger hos regionerne - altså tre forskellige myndighedsniveauer. Efter jordforureningsloven skal indsatsplanlægningen overfor jord- og grundvandsforurening koordineres med indsatsplanlægningen på grundvandsområdet. Hidtil har dette ligget hos én administrativ myndighed. Det anbefales at grundvands- og jordforureningsopgaverne som udgangspunkt varetages af samme myndighed for at sikre koordinering og hindre dobbeltadministration.

6. Lov om råstoffer

Ændringer:

Ændringerne af råstofloven er i hovedtræk, at amternes kompetence på råstofområdet deles mellem regionerne og kommunerne, således at regionen kortlægger råstofforekomster og udarbejder

bindende sektorplaner, og at kommunerne overtager administrationen af tilladelser og tilsyn med råstofindvinding.

Kommentarer og anbefalinger:

Med lovforslaget bliver administration, kortlægning og planlægning spredt ud på et regionalt og et kommunalt niveau. Som følge af områdets begrænsede størrelse kan det blive vanskeligt for selv de større kommuner at etablere og vedligeholde faglig kompetence på området. Hertil kommer at råstofforekomsterne er ujævnt fordelt mellem kommunerne, og indvinding af råstof er i mange tilfælde ikke ønsket i den enkelte kommune på grund af miljø- og nabogener. Dette kan få betydning for forsyningssikkerheden. Som følge af den tætte sammenhæng mellem administration, kortlægning og planlægning anbefales det at arbejdsopgaverne samles hos én myndighed. En samlet placering af alle kompetencerne vedrørende råstofindvinding (på land, søterritoriet og kontinentalsoklen) i statslige regionskontorer kunne eksempelvis være en løsning.

7. Lov om genteknologi

Ændringer:

Lovforslaget indebærer at tilsynet med produktion der anvender genteknologi overgår fra amterne til Staten.

Kommentarer og anbefalinger:

Antallet af sager indenfor denne kategori er så begrænset at en samling af kompetencen hos Staten kan anbefales.

8. Lov om vandløb

Ændringer:

Med forslaget flyttes amternes myndighedsopgaver omkring amtsvandløbene og de offentlige pumpelag, til kommunerne. Amtsvandløbene omfatter typisk regionernes største vandløb. Selv med de nye og geografisk større kommuner, vil disse vandløb danne grænse mellem eller gennemløbe flere kommuner. I Nordjylland vil således en snes af disse vandløb skulle administreres af to eller tre kommunale vandløbsmyndigheder.

Kommentarer og anbefalinger:

En sådan opsplitning er uhensigtsmæssig, og vil nødvendiggøre en række tværgående og koordinerede tiltag mellem de berørte kommuner med mere bureaukrati til følge.

Hidtil har amterne indenfor vandløbsområdet sikret sammenhæng mellem planlægning (målfastsættelse), overvågning, administration, indsats (restaureringstiltag) og udførelsen af vedligeholdelsen. Med den statslige overtagelse af planlægnings- og overvågningsopgaven opsplittes denne sammenhørende opgaveløsning. Dette gælder tilsvarende udførelsen af restaureringstiltag, der efter forslaget deles mellem staten (større VMPII - projekter) og kommunerne (mindre projekter).

Amterne har gennem årtier opbygget et fagligt miljø der samarbejder om løbende forbedringer af vandløbsvedligeholdelsen, -administrationen, -tilsynet og -restaureringer. Disse fagekspertiser vil efter lovforslaget blive splittet op i små kommunale enheder og opbygning af tværkommunale netværk vil end ikke på længere sigt kunne genskabe tilsvarende faglige enheder.

Det anbefales derfor at administration af de store vandløb samles hos myndigheder (regionerne eller Staten) der dækker over større geografiske områder end de kommende kommuner for at sikre den faglige opgaveløsning og minimere bureaukratiet.

9. Lov om havmiljø

Ændringer:

Efter gældende regler har amtet kompetencen til at meddele tilladelse til klapping af optaget havbundsmateriale fra havne, sejlrender m.v. og til at udarbejde beredskabsplan for strandrensning i tilfælde af forurening og til at forestå koordineringen af indsatsen i forbindelse med omfattende strandforureninger, der berører flere kommuner. Med lovforslaget deles kompetencen mellem kommunerne og staten, således kommunen får kompetencen inden for - og staten uden for 12 sømilegrænsen. Samordningen af de kommunale beredskabsplaner overføres til staten, medens den koordinerende indsats ved større forureninger overføres til kommunerne.

Kommentarer og anbefalinger:

Amterne har gennem mange års miljøovervågning det miljømæssige grundlag for at behandle ansøgninger om klapping. Den miljømæssige helhedsvurdering vil ikke kunne gennemføres af kommunerne, da overvågningsopgaven placeres hos staten. Antallet af ansøgninger vil for de fleste kommuner blive få og det vil ikke være muligt at opretholde den faglige ekspertise på området. Mange havne er kommunalt ejede eller støttede, hvilket giver interessekonflikter i sagsbehandlingen. Opdelingen af søterritoriet i kommunale "distrikter" er uhensigtsmæssig, da der er tale om et miljømæssigt sammenhængende system.

Det er ikke problematisk, at amternes beredskabsopgaver overgår til staten henholdsvis kommunerne.

Det anbefales at opgaven vedrørende klapping placeres hos den myndighed, der skal varetage overvågningsopgaverne.

13. december 2004

3. Kommentarer til lovforslag til gennemførelse af strukturen.

Resumé:

Lovforslagene til gennemførelse af regeringens aftale om en strukturen med Dansk Folkeparti fra juni 2004 er sendt i ekstern høring. I den forbindelse bidrager Nordjyllands Amt til Amtsrådsforeningens høringssvar.

Beskrivelse:

Den 1. december 2004 sendte regeringen lovforslagene til gennemførelse af strukturen i høring hos blandt andet Amtsrådsforeningen. I alt er der tale om 46 forslag af et omfang på ca. 2.700 sider.

Høringsfristen er sat til den 7. januar 2005, hvorefter lovforslagene fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

Nordjyllands Amt har lagt sig fast på en procedure, hvorefter lovforslag af relevans for amtet kommenteres af de berørte områder med den nødvendige koordinering mellem områder, hvor der måtte være overlap.

Høringssvarene behandles politisk i de respektive udvalg i løbet af december 2004. Derefter går de sammen med høringssvar inden for økonomiudvalgets område til behandling i økonomiudvalget og endelig til behandling i amtsrådet. Begge disse møder er fastsat til at finde sted den 3. januar 2005.

I forhold til Amtsrådsforeningens arbejde med udarbejdelse af de endelige høringssvar, vil der løbende ske en oversendelse af amtets bidrag med forbehold for de ændringer, som måtte forekomme som følge af den politiske behandling.

Amtsrådsforeningen afholder et endeligt koordinerende møde den 4. januar 2005.

Af hensyn til lovforslagenes omfang er de ikke i deres helhed udsendt som bilag. Lovforslagene er tilgængelige på amtets hjemmeside (www.nja.dk) under "strukturnyt" på Amtsrådsforeningens hjemmeside (www.arf.dk) under punktet "strukturen" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside (www.im.dk).

Indstilling:

Det indstilles:

- at Sundhedsudvalget drøfter forvaltningens kommentarer til lovforslagene, og
- at udvalget videresender sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Økonomiudvalg og Amtsråd.

Bilag:

- Samlet liste over lovforslag som er sendt i høring.
- Kommentarer til lovforslagene på Sundhedsområdet.

- Brev til alle amtsrådsmedlemmer fra Amtsrådsforeningen med resumé og kommentarer til lovkomplekset.

* *Sundhedsudvalget traf i mødet den 16. december 2004 følgende beslutning:*
Udvalget besluttede til Økonomiudvalget at videresende det udsendte notat om kommentering af lovkomplekset med bemærkninger om at særligt genoptræningsområdet bør beskrives meget nøje og at det forekommer uhensigtsmæssigt at sundhedsaftalen skal godkendes centralt.

Kommentarer fra Sundhedsområdet vedrørende lovgivningen i forbindelse med strukturreformen.

Sundhedsrådets kommentarer vedrører følgende love:

- Sundhedsloven
- Lov om klage- og erstatningsadgang inden for sundhedsvæsenet
- Lov om ændring af beredskabsloven
- Lov om et evalueringsinstitut for kommuner
- Lov om regionernes finansiering

Kommentarerne knytter sig til de bestemmelser der er relevante for Sundhedsudvalgets kompetenceområde.

Det bemærkes at kommentarerne koncentrerer sig om de forhold som ændres i forbindelse med de udsendte lovforslag. Det betyder at de områder som tilsyneladende er uændrede i deres indhold, men som det måske kunne have været hensigtsmæssigt at benytte lejligheden til at ændre, ikke er medtaget, da det ikke kan forventes at der vil ske sådanne ændringer i denne fase.

Det er ej heller påpeget hvor §-henvisning er ukorrekt, hvor bemærkninger er knyttet til forkerte lovbestemmelser eller hvor kommentarerne fremstiller nugældende ret som noget nyt.

Sundhedsloven

Generelt:

Loven er generelt meget bredt formuleret og der er mange bemyndigelsesbestemmelser. Det er af stor betydning – for at forhindre forvirring og usikkerhed hos myndigheder og borgere at de uklare områder præciseres så hurtigt som muligt og i god tid inden loven træder i kraft.

Til enkelte områder:

Patientens retsstilling (§42 stk 2)

Den foreslåede bestemmelse (§ 42 stk. 2 litra 2) om fremsendelse af udskrivningsbrev til egen læge uden patientsamtykke er en hensigtsmæssig ændring af den nugældende lov om patientens retsstilling og er i overensstemmelse med de fleste patienters forventning. Formuleringen af bestemmelsen kunne være mere præcis.

Hospice: (§§ 75, 79 og 233)

Kamillianergården Hospice er oprettet efter sygehuslovens § 4b,(i lovforslaget § 227) som en selvejende institution. Betalingen for patienterne er delt mellem amt og kommuner efter en særlig aftale. Institutionen har fået tilskud fra hospicepuljen på betingelse af bl. a. af at det blev omfattet af det frie sygehusvalg. I kommentaren til §75, som er en videreførelse af sygehuslovens § 3 om bl. a.

mulighed for at indgå driftsoverenskomster med private institutioner m.v. er anført at hjemmelen i §75 stk 6 for indenrigs- og sundhedsministeren til at lade private sygehuse være omfattet af det frie sygehusvalg er anvendt til at bestemme at de selvejende hospicer som har modtaget støtte fra de på finansloven 2003 og 2004 afsatte hospicepuljer er omfattet af det frie sygehusvalg. Institutionen er dog ikke medtaget i den nugældende sygehuslovs § 5 stk 3 og heller ikke i denne lovs tilsvarende bestemmelse, §79 stk 2. Hjemmelen til at opkræve kommunal medfinansiering af hospicepladser i §233 henviser til §79 stk 2. I bemærkningerne til § 233 er imidlertid anført at hjemmelen til opkrævning af færdigbehandlingstakst hos kommunen knytter sig til om der er frit valg til den pågældende institution.

Der er brug for en klarere hjemmel til at også betaling for ophold på institutioner som Kamillianergården kan kræves medfinansieret af kommunerne.

(Vedr. takster i den forbindelse henvises til senere kommentar vedr. § 233 om betaling for færdigbehandlede patienter.)

Der er d. 17. november 2004 fremsat et lovforslag om ændring af sygehusloven vedrørende driftsoverenskomster med hospicer. Det foreslås at dette lovforslag indarbejdes i forslaget til Sundhedslov.

Forebyggelse og sundhedsfremme (§119)

Lovforslaget lægger klart op til at kommunerne skal varetage ansvaret på dette område. Dog står der i § 119 stk 3 at regionen tilbyder rådgivning mv. i forhold til kommunernes indsats. I bemærkningerne uddybes dette og der nævnes en række områder som begrunder eller giver hjemmel til en fortsættelse af en stor del af den igangværende og hidtil højt prioriterede amtslige indsats på sundhedsfremmeområdet (sygehusenes indsats, praksissektoren, samarbejdet med kommunerne, de mange koordinerings- og udviklingsprojekter om røg, motion mv.)

Det umiddelbart største problem i forhold til de nuværende aktiviteter er at der tilsyneladende ikke vil blive mulighed for at regionerne kan være medfinansierende på disse områder i aftalerne med kommunerne – samtidig med at kommunerne formentlig ikke vil få tilført økonomi til erstatning for dette.

Det bemærkes at forebyggelsestilbud til gravide ifølge forskellige bestemmelser i lovforslaget er en regionsopgave.

Tandplejeområdet (§§137 og 160)

Ansvaret for koordineringen på tandplejeområdet (praktiserende tandlæger, kommunal børnetandpleje og specialtandpleje) er placeret i §137 under afsnittet om kommunal tandpleje. Efter bestemmelsen er ansvaret placeret hos kommunalbestyrelsen og regionsrådet. Samtidig fastholdes i § 160 at regionsrådet har ansvaret for koordinering af specifikt regionsspecialtandplejen. Det er efter ændringen ikke længere muligt at definere ansvaret for koordineringen præcist, herunder placering af udgifter til sekretariatsbistand. Det må formodes at disse forhold bliver klargjort af ministeriet i henhold til bemyndigelsen i §137 stk 2.

(Ændringer i forhold til den nuværende amtstandpleje, som i dag hører under amtets socialområde vil blive kommenteret af socialområdet.)

Genoptræning (§140)

Definition af genoptræningsbegrebet er i lovforslaget generelt uklar. Loven lægger op til et fremtidigt samarbejde på tværs af sektorer om genoptræningsopgaven. En klar og entydig definition er en afgørende forudsætning for at etablere et konstruktivt samarbejde om genoptræningsopgaven, herunder afklaring af finansieringsforhold.

Et eksempel er RehabiliteringsCenter Dallund, som er Kræftens Bekæmpelses tilbud til kræftpatienter, der er færdige med behandlingen. I dag er rehabilitering på Dallund finansieret af amtet, men hvis Dallund defineres som et genoptræningssted må formodes at ophold på Dallund vil omfattes af kommunal finansiering.

Dette er kun et enkelt eksempel, men for mange andre tilbud er der brug for en nærmere definition af genoptræningsbegrebet.

Der er ligeledes behov for en klar definition af hvornår der er tale om genoptræning under indlæggelse og hvornår der er tale om behandling. Også her er en klar og entydig definition af genoptræningsbegrebet en afgørende forudsætning foret konstruktivt samarbejde om patienterne, herunder afklaring af finansieringsforhold.

Hjælpemidler (§200)

Så vidt ses er hjælpemiddelområdet ikke nævnt andre steder i sundhedsloven end i bemærkningerne til denne bestemmelse, som nævner hjælpemidler som et af de områder der skal indgås sundhedsaftaler om. Der tiltrænges nogle klare regler på området, herunder afgrænsningen mellem behandlingsredskaber og hjælpemidler. Samtidig er den nuværende amtslige finansiering af bistand til respiratorbrugere i eget hjem hjemlet i det gældende cirkulære om afgrænsningen af behandlingsredskaber – et område som oftest er samfinansieret af amt og kommune. Med strukturreformen ændres de kommunale finansieringsforhold og der er en god anledning til at der bliver en mere entydig finansiering af disse ordninger.

Planlægning (§201)

Bestemmelsen viderefører §27 e i sygesikringsloven, hvorefter der i hvert amt skal foreligge en sundhedsplan. Amtsrådet skal behandle planen på et møde i hver kommunal valgperiode. Nordjylland har endnu ikke udarbejdet en sundhedsplan i denne valgperiode. Det er ikke helt klart om indeværende valgperiode i denne forbindelse skal forstås som varende til udgangen af 2005 eller 2006. Det vil næppe være hensigtsmæssig at der på nuværende tidspunkt udarbejdes en sundhedsplan, som vil skulle ændres efter strukturreformens ikrafttræden. Der ønskes en afklaring af amtets forpligtelse til at udarbejde en sundhedsplan i indeværende valgperiode.

Specialeplanlægning (§§202-204)

Det er afgørende for opretholdelsen af lands- og landsdelsfunktioner på Aalborg Sygehus og sektorerne Ortopædkirurgi og Anæstesi at Sundhedsstyrelsen aktivt sikrer det nødvendige optageområde/patientunderlag for disse funktioner.

Sundhedsberedskab (§ 205 stk 3)

Det bør præciseres om regionerne har en koordinerende funktion i forbindelse med integration af de private sygehuses beredskab i regionens øvrige beredskab.
(Se i øvrigt kommentarer til beredskabsloven nedenfor)

Finansiering af ydelser i praksissektoren (§228)

Det bemærkes at der forslaget kan forventes at medføre betydelige administrative opgaver.

Kommunal betaling for færdigbehandlede patienter (§233)

De nugældende betalingstakster er videreført, således at taksten for personer under 67 år kun er 50 % af taksten for over 67-årige. Oprindeligt blev taksten differentieret på grund af kommunernes omkostninger ved kommunal pleje for ældre med et omfattende plejebestand.

Det bør nærmere undersøges om præmisserne for denne sondring bortfalder med strukturreformen og i bekræftende fald bør den høje takst gælde for alle. Bestemmelsen omfatter også kommunal medfinansiering af hospiceophold, hvor differentieringen ligeledes synes ulogisk.

Aktivitetsafhængigt tilskud til regionernes sygehusvæsen (§237)

Strukturreformen betyder at en større del af regionernes økonomi kommer til at afhænge af DRG-taksterne idet den aktivitetsafhængige pulje øges og der introduceres kommunal medfinansiering på sygehusbehandling.

I lyset heraf bør det overvejes at revurdere grundlaget for hvilke omkostningselementer der medregnes i taksterne. Eksempelvis indgår udgifter til forskning/udvikling, udgifter til anlæg, til leasing og diverse fællesudgifter ikke i taksterne. Det foreslås at der sker en tilretning således at der ikke opretholdes separate takster for lands- og landsdelssygehuse ved siden af den almindelige DRG-takst for basispatienter. Da den aktivitetsbestemte statsfinansiering kommer til at spille en større rolle i finansieringen af regionerne bør der ske en principiel gennemgang af de tekniske principper der i dag indgår i beregningen af baseline med tilhørende kriterier, idet disse ikke forekommer tilstrækkeligt "robuste".

Lov om klage- og erstatningsadgang inden for sundhedsvæsenet

Klage over administrative afgørelser efter sundhedsloven (§§ 6-11)

Der er foreslået en materiel ændring idet Patientklagenævnet afløser Den Sociale Ankestyrelse som klageinstans for disse afgørelser (§7). Der er ifølge bemærkningerne ikke tilsigtet nogen ændringer i omfanget af det der kan klages over. Det har hidtil for sygehuslovens vedkommende været noget uklart formuleret og det er det også i lovforslaget (§7nr. 2). Det foreslås at lejligheden benyttes til at præcisere dækningsområdet for klageadgang.

Lov om ændring af beredskabsloven

Revision af beredskabsplan (§1)

Der ønskes en præcisering af hvornår indeværende valgperiode udløber.

I skrivelse af 17. august 2004 vedrørende sundhedsberedskabsplanlægning opfordrer Sundhedsstyrelsen kommuner og amter til at sikre at kommunernes planer for sundhedsberedsskabet integreres i i amternes sundhedsberedskabsplaner – med henvisning til sygesikringslovens kap. 6 a. Der er ikke i forslag til ændringer i beredskabsloven eller i sundhedsloven nævnt om regioner og kommuner har denne gensidige forpligtelse i forbindelse med planer for sundhedsberedskab.

Det bør præciseres om regionerne er forpligtede til at koordinere sundhedsberedskabsplanlægningen i regioner og kommuner.

Lov om et evalueringsinstitut for kommuner m.v.

Kvalitetsudvikling (§1)

Instituttets faglige kompetence er baseret på anvendelse af evalueringsteknikker, formidling af bedste praksis, offentliggørelse, selvevaluering mv. som anvendes inden for kvalitetsarbejdet. Det er i lovforslaget og bemærkningerne til lovforslaget ikke henvist til den naturlige sammenhæng, som det har med forslaget om at lovregulere kvalitetudvikling i sundhedsvæsenet i regionerne og kommunerne, jfr. udkast til Sundhedsloven, afsnit XIV.

Det bør indarbejdes at der skal indgå faglige samarbejdsrelationer mellem evalueringsinstituttet for kommuner m.v. og kvalitetsudviklingen i sundhedsvæsenet med udvikling og drift af Den Danske Kvalitetsmodel.

Tilsvarende er det i de enkelte regioner/kommuner nærliggende at samarbejdet med evalueringsinstituttet for kommuner mv. integreres med opgavevaretagelsen af Den Danske Kvalitetsmodel.

Lov om regionernes finansiering

Regionernes finansiering (§2)

Det bør i denne bestemmelse nævnes at det finansielle grundlag for sundhedsvæsenet også omfatter aktivitetsbestemte bidrag fra stat og kommuner.

(§9)

I det omfang region og kommuner kan blive enige om at hæve grund- eller udviklingsbidraget mere end den årlige norm forekommer det modstridende at der modregnes for en sådan aftale.

1 Kommentarer til lovforslag til gennemførelse af strukturreformen på Social- og Psykiatriudvalgets område.

Resumé:

Lovforslagene til gennemførelse af regeringens aftale om en strukturreform med Dansk Folkeparti fra juni 2004 er sendt i ekstern høring. I den forbindelse bidrager Nordjyllands Amt til Amtsrådsforeningens høringssvar.

Beskrivelse:

Den 1. december 2004 sendte regeringen lovforslagene til gennemførelse af strukturreformen i høring hos blandt andet Amtsrådsforeningen. I alt er der tale om 46 forslag af et omfang på ca. 2.700 sider.

Høringsfristen er sat til den 7. januar 2005, hvorefter lovforslagene fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

Nordjyllands Amt har lagt sig fast på en procedure, hvorefter lovforslag af relevans for amtet kommenteres af de berørte områder med den nødvendige koordinering mellem områder, hvor der måtte være overlap.

Høringssvarene behandles politisk i de respektive udvalg i løbet af december 2004. Derefter går de sammen med høringssvar inden for økonomiudvalgets område til behandling i økonomiudvalget og endelig til behandling i amtsrådet. Begge disse møder er fastsat til at finde sted den 3. januar 2005.

I forhold til Amtsrådsforeningens arbejde med udarbejdelse af de endelige høringssvar, vil der løbende ske en oversendelse af amtets bidrag med forbehold for de ændringer, som måtte forekomme som følge af den politiske behandling.

Amtsrådsforeningen afholder et endeligt koordinerende møde den 4. januar 2005.

Af hensyn til lovforslagenes omfang er de ikke i deres helhed udsendt som bilag. Lovforslagene er tilgængelige på amtets hjemmeside (www.nja.dk) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside (www.arf.dk) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside (www.im.dk).

Indstilling:

Det indstilles:

- at Social- og Psykiatriudvalget drøfter forvaltningens kommentarer til lovforslagene, og
- at udvalget videresender sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Økonomiudvalg og Amtsråd.

Bilag:

- Samlet liste over lovforslag sendt i høring den 1. december 2004 som led i gennemførelsen af strukturreformen opdelt efter ministerområder.
- Liste over lovforslag som forvaltningen på social- og psykiatriudvalgets område har forholdt sig til.

- Udkast til kommentarer til lovforslagene:
 - Notat vedrørende lovforslag til udmøntningen af kommunalreformen på Socialministeriets område.
 - Notat vedrørende dele af lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Indenrigs- og Sundhedsministeriets område.
 - Notat vedrørende dele af lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Beskæftigelsesministeriets område.
- Brev fra Amtsrådsforeningen til samtlige amtsrådsmedlemmer med en gennemgang af centrale områder, hvor der sker ændringer, de relevante lovforslag og umiddelbare problemer ved disse.

* *Social- og Psykiatriudvalget traf på mødet den 16. december 2004 følgende beslutning:*

Tiltrådt.

Jørgen Østergaard deltog ikke i behandlingen af punktet.

Notat vedrørende lovforslag til udmøntningen af kommunalreformen på Socialministeriets område.

Notatet omfatter:

- Forslag til Lov om social service
- Forslag til Lov om retssikkerhed og administration på det sociale område
- Forslag til Lov om ændring af lov om almene boliger samt støttede private andelsboliger m.v.

Forslag til lov om social service

Lovforslaget er et led i udmøntningen af regeringens aftale fra juni 2004 med Dansk Folkeparti vedrørende det sociale område.

Ifølge aftalen samles alle myndighedsopgaver på og finansieringen af socialområdet i kommunerne. Kommunerne får ligeledes ansvaret for at sikre at der er sociale tilbud til egne borgere.

Regionerne skal efter aftalen have ansvaret for "at videreføre og udvikle tilbud, som kommunen ikke på faglig bæredygtig måde selv kan tilvejebringe." Regionerne skal således have "den forsynings- og udviklingspligt, der følger af, at regionerne som udgangspunkt driver alle de nuværende amtslige institutioner, som ligger i regionen", bortset fra institutioner for børn og unge med sociale eller adfærdsmæssige problemer.

Kommunerne kan vælge selv at drive tilbuddene.

Lovforslaget indeholder mange bemyndigelser til ministeren til at fastsætte nærmere regler. Det er derfor vanskeligt ud fra lovforslaget, som det foreligger at vurdere de fulde konsekvenser, som lovforslaget vil have for regionerne.

Regionernes opgaver og ansvar

De bestemmelser i forslaget til lov om social service, som fastlægger regionens ansvar og forpligtelser fremgår af §§ 5, 6 med bemærkninger, samt bemærkningerne til § 173 og afsnit i de almindelige bemærkninger.

Regionernes forsyningsansvar og -forpligtelse og finansiering fra kommunerne er i alle tilfælde betinget af en kommunal godkendelse/bestilling i form af en årlig rammeaftale.

Der er således ikke i lovforslaget taget højde for, hvorledes behov der opstår akut eller i løbet af året og som kommunerne ikke har kunnet forudse, skal kunne dækkes i regionalt regi. Regionerne kan ikke drive tilbud, som ikke er forudsat i aftalen.

Nordjyllands Amt er bekymret for den fortsatte eksistens og udvikling af "den brede vifte af tilbud". Den samlede forsyningsikkerhed vil således hvile på kommunal forudseenhed ved indgåelsen af rammeaftalen for det kommende år.

Brugerne vil være afhængige af, at kommunerne kender deres borgeres fremtidige behov, og kender kommunens samlede behov for volumen. Nordjyllands Amt ser en stor risiko for, at de nordjyske brugere vil komme til opleve forringelser i form af afspecialisering og bortfald af specialtilbud samt en begrænsning i deres adgang til specialtilbud.

Af bemærkningerne til § 5 fremgår det, at en region kan indgå aftale med andre regioner om pladssalg. Det er vanskeligt at se, hvorledes det harmonerer med bemærkningerne til § 173 om kommunal bestilling/godkendelse i den årlige rammeaftale.

Endvidere er det vanskeligt at se, hvorledes brugernes hidtidige ret til frit valg over amts/regionsgrænser kan indpasses i bestemmelserne om, at pladstallet aftales/bestilles i den årlige rammeaftale mellem regionen og kommunerne.

Amtet finder generelt, at muligheden for at en region kan varetage sine forpligtelser reduceres, hvis den samlede kapacitet er for lille, og regionen derfor har begrænsede muligheder for fleksibelt at udnytte og udvikle kapaciteten efter udviklingen i behovene. Regionen bør sikres stabile driftsbetingelser inden for sit ansvarsområde, så der ikke skabes vedvarende usikkerhed om opgaven og driftsgrundlaget.

Specielt i forhold til rammeaftalerne vedr. det socialpsykiatriske område anbefales det fra amtet, at rammeaftalerne ses i sammenhæng med de sundhedsaftaler, der skal udarbejdes mellem kommuner og regioner – specielt af hensyn til sammenhængen mellem tilbud indenfor sygehuspsykiatri og socialpsykiatri.

Bemærkninger til døgntilbud til børn og unge med væsentlige behandlingsbehov

Ud fra lovforslaget synes der at være en uklar afgrænsning af, hvilke tilbud til børn og unge, der fremover skal være regionale og hvilke der skal drives af kommunerne. Et eksempel er børn og unge med sindslidelser, det er uklart om de fremover skal henføres til § 67, stk. 1 eller § 67, stk. 2 i lovforslaget om social service.

Såfremt de skal henføres til § 67, stk. 1, hvilket bemærkningerne til lovforslaget tyder på, vil der blive tale om et rent kommunalt ansvarsområde, hvor regionerne ikke vil være berettiget til at yde specialrådgivning til kommunerne på dette felt.

Henføres børn og unge med sindslidelser derimod til § 67, stk. 2 vil de være omfattet af den regionale leverandørpligt, således at den sociale del af børne – og ungdomspsykiatrien fortsat vil være tilknyttet regionerne, hvilket skønnes mest hensigtsmæssigt for denne svære gruppe af patienter/brugere.

Kommunernes overtagelse af amtslige/regionale tilbud

Kommunerne kan ifølge lovforslagets §§ 186 og 190 dels allerede i 2006 (med virkning fra 1. januar 2007) og dels løbende overtage amtslige/regionale institutioner/ tilbud, der mere "hensigtsmæssigt" kan overgå til beliggenhedskommunen. Hvis der ikke er enighed i 2006 træffer delingsrådene endelig afgørelse. Socialministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere retningslinier.

I forbindelse med spørgsmålet om kommunal overtagelse af amtslige/regionale institutioner/ tilbud er det væsentligt at der fastsættes sådanne retningslinier for en kommunal overtagelse, at regionen fortsat får mulighed for at kunne leve op til sin forpligtelse til at kunne levere specialiserede tilbud, både fagligt og økonomisk i forhold til de øvrige kommuner i regionen. Dette vil i særlig grad gøre sig gældende i Region Nord, som er en mindre region og samtidig har en meget stor kommune. Af Nordjyllands Amts nuværende institutioner er 40% beliggende i Aalborg kommune. 60% af disse institutioner er specialinstitutioner.

Finansiering

Der er intet beskrevet i lovforslagets tekst om den fremtidige finansiering af regionernes opgaver på socialområdet, men af bemærkningerne fremgår det, at driften af regionale tilbud finansieres hovedsagelig ved kommunal takstbetaling, herunder bl.a. at taksterne skal rumme en række udgifter, der ikke har sammenhæng med den konkrete ydelse.

Disse økonomiske vilkår udgør en reel risiko for, at de regionale specialiserede tilbud vil undermineres, bl.a. fordi prisen bliver højere end i dag, og kommunerne derfor har incitament til at vælge andre og billigere tilbud. Her har det også betydning, at regionerne kun får takstbetaling efter kommunernes faktiske anvendelse af pladserne. Tomplads-udgifter ud over det budgetterede må overvælttes på næste års takst.

Det vil for så vidt angår finansieringen af de regionale tilbud være afgørende, at der i loven tages højde for de særlige forpligtelser regionerne har i form af udviklings- og forsyningspligten således at det sikres, at regionen får lige konkurrencevilkår i forhold til f.eks. private udbydere.

Der er i lovforslaget og bemærkningerne en række regionale opgaver, der ikke er forudsat finansieret gennem taksten. For disse udgifter er det angivet i bemærkningerne, at de foreslås finansieret som en generel del af den regionale administration. Det fremgår dog ikke hvordan. Det er i bemærkninger beskrevet som udgifter til:

- bearbejdning af kommunernes redegørelser, udarbejdelse af forslag til ramme aftale samt opfølgning af rammeaftalen
- koordinering af lands- og landsdelsdækkende institutioner
- udarbejdelse af udviklingsplaner for meget store institutioner

Udover ovennævnte, er der en række opgaver, hvortil der ikke er beskrevet en finansiering af regionens udgifter til varetagelse af opgaven, hverken i forslag til lov om social service eller i forslag til lov om regionernes finansiering. Disse udgifter har ikke direkte tilknytning til taksten, og opgaverne er ikke pålagt private udbydere. Det omfatter f.eks. opgaver som:

- tilsyn med egne institutioner
- magtanvendelsesindberetninger
- tilpasning og udvikling af kapacitet og nye tilbud
- indberetninger til tilbudsportal
- administration af ventelister
- indgåelse af aftale med private udbydere af boformer, institutioner og andre regionsråd.
- tilsyn med de boformer, institutioner og tilbud, som indgår i regionens forsyning (dette må forstås som tilbud udover regionens egne tilbud)
- deltagelse i udviklingsråd, herunder udarbejdelse af årlig redegørelse.

Endelig er der spørgsmålet om evt. udgifter til politisk betjening på området.

Specialrådgivning

Ifølge lovforslaget etableres der en statslig videns- og specialrådgivningsfunktion.

Socialministeren fastsætter i en bekendtgørelse nærmere regler om funktionens virksomhed og organisering. Modellens konkrete udformning og finansiering har afgørende betydning både for den fortsatte bevarelse af viden og specialrådgivning i relation til de regionale tilbud.

Det er forudsat, at regionerne fortsat kan yde rådgivning enten som en del af et regionalt tilbud hvor ydelsen indgår i taksten, eller som en særskilt takstbelagt ydelse. Endvidere, at regionen skal levere rådgivningsydelser til den statslige videns- og specialrådgivningsfunktion. Det er positivt at der fortsat vil være adgang for regionen til at yde rådgivning

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ” denne specialrådgivning skal udgå fra og baseres på den indholdsmæssige opgavevaretagelse i de regionale institutioner/tilbud”. Forudsætningen om, at rådgivningen i alle tilfælde skal gives/udgå fra den konkrete institution eller tilbud vil imidlertid lægge en u hensigtsmæssig binding på regionernes mulighed for selv at beslutte hvorledes rådgivningen organiseres bedst muligt. Eksempelvis kan nævnes Nordjyllands Amts Småbørnsvejledning på handicapområdet, som for at sikre størst mulig faglighed er etableret som en samlet enhed. Denne faglighed vil ikke kunne fastholdes, hvis rådgivningen spredes ud på og gives fra den enkelte specialbørnehavegruppe.

Endvidere vil kravet om fysisk sammenhæng mellem en rådgivningsenhed og institutionsdrift betyde, at regionen ikke har mulighed for at yde specialrådgivning på et område, hvor en beliggenhedskommune hjemtager regionens institutionstilbud på området. Specialrådgivningen baseres oftest på et stort befolkningsunderlag. Derfor kan det få konsekvenser for opretholdelsen af specialrådgivningen.

Med lovforslaget ændres borgernes muligheder for og adgangen til specialrådgivning. I dag har borgerne fri adgang til at søge rådgivning ved de amtslige specialrådgivningsfunktioner. Fremover vil borgerens vej til og muligheder for rådgivning i langt højere grad afhænge af og gå gennem kommunen. Det nævnes i bemærkninger til lovforslaget, at det i langt de fleste tilfælde vil være mest hensigtsmæssigt, at borgerens henvendelse til VISO'en går via kommunen.

Visitation

Efter lovforslaget er det kommunerne der visiterer til de regionale tilbud. Det rejser en række spørgsmål om matchning af brugere og tilbud, hvilke brugere der skal have et ledigt tilbud etc. Dette forstærkes af, at de fleste tilbud har brugere fra flere kommuner. Den kommune, der visiterer, har således ikke nødvendigvis kendskab til de øvrige brugere.

Af bemærkningerne fremgår, at ” såfremt der opstår ventelistesituationer, opstiller regionen som led i realiseringen af forsyningsforpligtelsen en prioriteret liste over brugen af pladserne, ligesom de skal kunne henvise til brugbare alternativer.

Disse bemærkninger er ikke tilstrækkelige. Der vil være brug for en egentlig hjemmel for regionerne til at træffe beslutning om anvendelse af pladserne for bedst muligt at kunne udnytte disse og for at kunne imødekomme brugernes behov.

Endvidere vil regionens mulighed for at anvise brugbare alternativer være begrænset af, at regionen kun kan oprette tilbud i henhold til rammeaftalen med kommunerne, der indgås årligt.

Samarbejde med brugere

Det samarbejde mellem amterne og brugerne, deres pårørende og organisationer, der har været bærende for udviklingen af bl.a. handicapområdet i mange år, vil med det foreliggende lovforslag blive afskåret. Der skal fremover være positiv hjemmel for og finansiering af regionale aktiviteter. Der savnes både i forslaget til lov om social service og i forslaget til ændring af lov om

retssikkerhed og administration på socialområdet hjemmel til at fortsætte samarbejdet regioner og brugere imellem både gennem samarbejdsorganer og omkring de enkelte tilbud.

Nordjyllands Amt finder det beklageligt, at der ikke ud fra lovgivningen også fremover er krav om, at brugerne får mulighed for indflydelse på tilrettelæggelsen og udviklingen af de regionale tilbud.

Der har på alle områder været en tradition for samarbejde med pårørende og brugere i de amtslige sociale tilbud. Det gælder f.eks. i forbindelse med udflytningen af særforsoget og senere i forbindelse med udarbejdelse Masterplan for handicapområdet og Masterplan for Psykiatrien. I flere af de socialpsykiatriske boformer og dagtilbud er der i disse år specielt fokus på at fremme beboernes/brugernes muligheder for indflydelse og medbestemmelse.

Der er udarbejdet politikker for samarbejdet/kontakten på de konkrete tilbud, og i alle boformer er der brugerråd og evt. pårønderåd. I Psykiatrien er der endvidere på tværs af de amtslige socialpsykiatriske tilbud i samarbejde med SIND etableret et overordnet brugerråd.

Specielt for brugere med mangeårige ophold på de regionale tilbud, findes lovforslaget at være en forringelse af deres og de pårørendes muligheder for inddragelse og medindflydelse på beslutninger i dagligdagen og udviklingen af tilbudene.

Omsorg og magtanvendelse

I den gældende lov om social service er der for kommuner og amter fastsat en omsorgspligt, som ifølge socialministeriets vejledning er grundlaget for at yde den nødvendige pleje, omsorg og socialpædagogiske indsats overfor personer, der mangler forståelse for hvad et samtykke indebærer. Mange af brugerne i de nuværende amtslige og de kommende regionale tilbud ligger indenfor denne målgruppebeskrivelse.

I det fremsatte lovforslag er bestemmelsen i princippet videreført, men kun i forhold til kommunalbestyrelsen. Af bemærkningerne fremgår, denne ændringen skyldes, at opgaven nu alene er kommunalbestyrelsens som konsekvens af strukturaftalen.

Det er vanskeligt at se, hvorledes kommunerne i de konkrete situationer, som omsorgspligten omhandler, kan træffe de nødvendige beslutninger om brugere af regionale tilbud.

Ifølge lovforslaget får kommunerne som myndighedsansvarlig tillagt kompetencen til at træffe afgørelse om magtanvendelse. Dette giver særlige problemer i forhold til reglen vedrørende fastholdelse/føre til andet opholdsrum. Denne regel anvendes ved akutte opståede situationer, og der kan ikke træffes afgørelse gældende for en periode. Dette betyder at reglen ikke kan finde anvendelse i de regionale tilbud. Dette er problematisk i forhold til de regionale tilbud, der rummer den absolutte kerne af boformer mv, hvor magtanvendelse typisk kommer på tale. Kommunerne kan alene delegere kompetencen til at træffe afgørelse til kommunale medarbejdere. Problematikken er allerede nu kendt for de private botilbud samt for selvejende institutioner.

Magtanvendelsesindberetninger skal sendes til regionen, for de magtanvendelser finder sted på regionale tilbud. Regionen må herefter, som nu, skulle underrette de pårørende/værger om magtanvendelsen, da disse personer skal vurdere hvorvidt de ønsker at påklage afgørelsen vedrørende anvendelsen af magt. Hvilken myndighed skal behandle en evt. klagesag, herunder foretage remonstration m.v. forud for oversendelsen til det sociale nævn?

Det er påkrævet, at ovennævnte forhold nærmere afklares og i samme forbindelse bør retsstillingen for grønlandere, færinger og domsanbragte mv. inddrages.

Særligt vedrørende kriminelle med foranstaltningsdomme i henhold til straffelovens § 16 stk. 1 og 2 jf. §§ 68 og 69.

I lovforslagets § 195 stk. 3 står anført, at regionerne overtager ansvaret for tilbud efter §§ 5 og 6 i den tidligere lov om udlægning af særfor sorgen. Til § 6 er der tilknyttet en tilsynsforpligtigelse, der blandt andet indebærer, at amtet som tilsynsmyndighed skal træffe beslutninger om ophold og arbejde overfor kriminelle, der er idømt en sådan foranstaltning. Det virker som om, denne beslutningskompetence tænkes overført til regionerne, hvilket ikke er i overensstemmelse med den øvrige servicelov, hvor kommunerne overtager alle øvrige myndighedsopgaver.

Sammenhæng mellem socialpsykiatri og behandlingspsykiatri.

Problemstillinger vedrørende sammenhængen mellem socialpsykiatrien og behandlingspsykiatrien – set udfra forslaget til Lov om social service og Forslag til Sundhedsloven er beskrevet i notat vedrørende bemærkninger til Forslag til Sundhedsloven.

Misbrugsområdet

Problemstillinger omkring misbrugsområdet (alkohol-, stof- og substitutionsbehandling) er beskrevet i notat vedrørende bemærkninger til Forslag til Sundhedsloven.

Andre forhold

Af lovforslagets §195 fremgår det, at "Regionsrådene overtager med virkning fra den 1. januar 2007 de i § 5, stk. 1 og stk. 2 omhandlede boformer, institutioner og tilbud, som er oprettet af amtskommunerne eller som er godkendt af amtskommunerne inden for regionen." Det er uklart, hvad der menes med ".....godkendt af amtskommunerne inden for regionen".

Af §196 fremgår, at "Kommunalbestyrelsen kan i en overgangsperiode på 4 år fra lovens ikrafttræden anmode Regionsrådet om midlertidigt at varetage kommunale driftsopgaver, der ligger i naturlig tilknytning til regionens opgaver, og hvor regionen derfor har særlige kompetencer i forhold til opgavevaretagelsen."

Såfremt regionen skal have mulighed for at løfte denne opgave skal der tages højde herfor i forbindelse med tilrettelæggelsen af overflytning af amtets personale til andre myndigheder således at regionerne fortsat har den faglige kompetence til opgaven.

For så vidt angår krisecentre og forsorgshjem, lovforslagets §§ 109 og 110 er disse tilbud også omfattet af de årlige kommunale redegørelser og indgåelse af rammeaftale mellem kommunen og regionen. Men det fremgår samtidig af bemærkningerne, at en egentlig bestilling fra kommunen i den årlige redegørelse dog ikke er en forudsætning for optagelse i tilbuddet. Det rejser imidlertid spørgsmål i forhold til, hvorledes disse tilbud kan fastsætte et realistisk budget. Endvidere er det i forhold til krisecentre angivet, at optagelse kan ske anonymt og samtidigt, at kommunen dog i alle tilfælde skal betale for deres borgeres ophold i tilbuddet. Hvordan dette kan/skal ske uklart.

Forslag til ændring af lov om retssikkerhed og administration på det sociale område.

Som konsekvens af at det fremover er kommunerne der varetager myndighedsopgaver i forhold til borgerne udgår " amtskommunen" af en række bestemmelser.

Desuden ophæves bestemmelsen om amtslige brugerråd og hermed forsvinder det forum hvor brugerorganisationer og brugere af de amtslige tilbud og amtet hidtil har haft mulighed for at drøfte udviklingen af tilbud mv. indenfor det amtslige forsyningsområde. Jf. i øvrigt bemærkningerne ovenfor.

Der nedsættes i stedet et handicapråd i hver kommune, som kan rådgive kommunalbestyrelsen i generelle lokalpolitiske spørgsmål, som har betydning for personer med betydeligt og varig nedsat funktionsevne.

Forslag til lov om ændring af lov om almene boliger samt støttede private andelsboliger mv.

Etablering og drift af almene boliger

Med hensyn til etablering af nye boliger til målgruppen af personer med betydelig og varig nedsat fysisk og psykisk funktionsevne, vil det ifølge aftalen fremover alene være kommunalbestyrelsen, der træffer beslutning herom.

De eksisterende amtskommunale boliger til målgruppen skal overføres til regionerne pr. 1. januar 2007. Eksisterende boliger er i den sammenhæng alle boliger med støttetilsagn, uanset at opførelsen ikke er påbegyndt den 1. januar 2007.

Det må formodes, at kommunerne fremover selv vil bygge og drive almene boliger til målgruppen hvis alle - eller hovedparten af personerne - kommer fra egen kommune. Derfor vil det formentligt kun være relevant for kommunalbestyrelsen at lade regionen bygge og drive boliger til målgruppen i de tilfælde, hvor personkredsen kommer fra en bred vifte af kommuner.

Problemet med lovforslaget er, at den pågældende kommunalbestyrelse, der beslutter at overlade etableringen og driften af boligerne til Regionsrådet, skal betale grundkapitallånet på 7 pct. af ældreboligernes anskaffelsestotal til Regionsrådet. Der er således indbygget en konflikt i loven, idet kommunen således "straffes" for at lade regionen drive almene boliger i sit område til gavn for alle regionens kommuner.

Lovforslaget tager således ikke højde for, at øvrige kommuner i regionen kan have en interesse i etablering af nye almene boliger. Forslaget kan på den måde virke hæmmende for processen med omdannelse af utidssvarende regionale botilbud til tidssvarende almene boliger. Problemstillingen vil specielt gøre sig gældende ifht. De mest specialiserede tilbud med et stort optageområde i regionen. Samtidig er der risiko for, at der kun vanskeligt kan udvikles og etableres specialiserede tilbud i regi af lov om almene boliger.

Anvisningsret til regionalt drevne almene boliger

Lovforslaget indebærer, at kommunerne får anvisningsretten til og tilsynet med de af regionerne drevne almene boliger.

Forslaget om anvisning er problematisk i forhold til risiko for udvanding af målgruppen og dermed også en risiko for den fortsatte specialisering af tilbudet. Dertil kan lovforslaget begrænse regionens mulighed for at opfylde sin forsyningspligt overfor andre kommuner - jf. forslag til lov om social service - idet boligerne kan risikere at blive anvendt til personer udenfor målgruppen.

At regionen ikke skal føre tilsyn med tilbud som drives af regionen vil i vid udstrækning give anledning til dobbelt tilsyn, idet regionen lige som amterne i dag vil føre tilsyn gennem den løbende drift. Samtidig er regionen af hensyn til tilbudenes udvikling og drift nødsaget til at oprethold det, der svarer til en tilsynsfunktion.

Forslaget synes ikke konkret at forholde sig til forholdet mellem anvisningsrettens overdragelse til kommunerne og kapacitetsudnyttelsen i de af regionerne drevne almene boliger. Dette skal ses i sammenhæng med, at kommunalbestyrelsen sammen med anvisningsretten overtager garantiforpligtelsen i forbindelse med udgifter ved lejeledighed og tab ved fraflytning. Det vil aktualisere en konkret stillingtagen til, hvilke/hvor mange almene boliger den enkelte kommunalbestyrelse har anvisningsretten/garantiforpligtelsen til.

En sådan fiksering af regionens boliger på de enkelte kommunalbestyrelser kan imidlertid få negative konsekvenser i form af en lavere udnyttelse af den totale kapacitet og en opdeling af ventelisterne, som ikke er trangsaseret.

I forslaget vil kommunalbestyrelsens årlige redegørelse for behov og forventet forbrug af boliger i regionen være basis for regionens opgørelse af det samlede kapacitetsbehov, men det kan ikke forventes at være muligt at op-/nedregulere antallet af almene boliger i takt hermed. Denne regulering vil ske forsinket gennem nybyggeri/frasalg/udlejning til andre målgrupper.

Notat vedrørende dele af lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Beskæftigelsesministeriets område.

Notatet omfatter:

- Forslag til lov om ansvaret for og styringen af den aktive beskæftigelsesindsats (vedrørende revalidering)

Forslag til lov om ansvaret for og styringen af den aktive beskæftigelsesindsats

Som en følge af kommunalreformen, hvor amtskommunerne nedlægges, overtager kommunerne 1. januar 2007 forpligtelsen til at tilvejebringe tilbud til den specialiserede revalideringsindsats. De nuværende amtskommunale revalideringstilbud overgår således den 1. januar 2007 til beliggenhedskommunen.

Notat vedrørende dele af lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Indenrigs- og sundhedsministeriets område.

Notatet omfatter:

- Forslag til Sundhedslov
- Forslag til Lov om regionernes finansiering

Forslag til Sundhedslov samt Lov om regionernes finansiering vedrørende Psykiatri.

Sundhedsstyrelsens rolle og den lægelige videreuddannelse

Sundhedsstyrelsen tillægges en styrket faglig rolle fremover. Nordjyllands amt tilslutter sig betydningen af, at Sundhedsstyrelsen påtager sig en central rolle i udviklingen af sundhedsvæsenet, herunder at bidrage til høj kvalitet og effektivitet og fagligt kvalificeret rådgivning. Det er dog væsentligt, at der også tillægges et vis regionalt råderum, således at tilrettelæggelsen af det nordjyske sundhedsområde – også på psykiatriområdet – kan tage hensyn til særlige regionale forhold:

Det er for psykiatrien i Nordjyllands amt vigtigt at bemærke, at Sundhedsstyrelsen også i langt højere grad må påtage sig et ansvar for, at de nødvendige faglige ressourcer også er til rådighed i regionerne bl.a. en sikring af uddannelsen af de forskellige fagprofessioner.

Der er behov for, at Sundhedsstyrelsen i langt højere grad sikrer en central styring af fordelingen af de lægelige uddannelsesstillinger samt også sikrer, at besættelsen af disse fordeles ligeligt mellem regionerne. På denne måde sikres alle borgere lige muligheder for kvalificeret behandling uafhængig af geografi. Nordjylland har behov for, at de rekrutteringsvanskeligheder af såvel speciallæger som læger under uddannelse, der kan være i yderamt og en lille region, på denne måde afbødes.

Forslag til sundhedslov sammenholdt med forslag til lov om social service, for så vidt angår problemstillingen om sammenhæng i psykiatrien

I overensstemmelse med Folketingets og Regeringens hidtidige politiske tilkendegivelser har der i Nordjyllands Amt igennem en årrække været politisk fokus på at udbygge sammenhængen mellem socialpsykiatrien og sygehuspsykiatrien, hvorfor social- og sygehuspsykiatrien politisk og administrativt/organisatorisk er samlet i Nordjyllands Amt.

Den politiske fokus på at skabe sammenhæng i Psykiatrien i Nordjyllands Amt har medført, at der primært ved indgåelsen af samarbejdsaftaler er etableret et veludbygget samarbejde mellem Psykiatrien og kommunerne i Nordjyllands Amt. Målet med det udbyggede samarbejde er alene:

- at de sindslidende og pårørende oplever det offentlige tilbud som et sammenhængende tilbud
- at tilbuddene er mindst muligt indgribende og let tilgængelige for den sindslidende
- at der er sammenhæng og fleksibilitet mellem de forskellige psykiatriske behandlings-, pleje- og omsorgstilbud

I henhold til udkast til de foreliggende lovforslag (Sundhedsloven og Lov om social service) vil

ansvaret for de psykiatriske tilbud fremover være placeret på to myndighedsniveauer. Myndighedsopdelingen af de psykiatriske tilbud skaber nogle helt særlige problemstillinger både for Psykiatrien generelt og for Nordjyllands Amt specifikt.

Det vurderes, at den sammenhæng, der i dag er skabt mellem de socialpsykiatriske og sygehuspsykiatriske tilbud i høj grad er truet med de fremlagte lovforslag om, at opdele ansvaret for tilbud til de svageste sindslidende mellem to myndigheder (kommune/Region). Det vurderes, at lovforslaget vil få mærkbare konsekvenser for sindslidende og pårørende, og at der er særlige problemstillinger på følgende områder:

a) Stigning i antallet af genindlæggelser

Sammenhæng mellem behandlingstilbud og socialtilbud er for især sindslidende med længerevarende sygdomsforløb ofte afgørende for, at behandlingsresultaterne kan opretholdes. Dette gælder særligt svage sindslidende (eksempelvis patienter med dobbeltdiagnoser), der ofte er meget behandlingskrævende samtidig med, at gruppen socialt er meget tung.

Manglende sammenhæng mellem behandlings- og socialtilbud kan således medføre, at situationen forværres for svage og behandlingskrævende sindslidende med mange genindlæggelser til følge.

b) Stigning i antallet af længerevarende indlæggelsesforløb og antallet af færdigbehandlede patienter

I Nordjyllands Amt har der, i tråd med udviklingen på landsplan, i løbet af de seneste år været arbejdet aktivt på at undgå unødvendigt lange indlæggelsesforløb, herunder at færdigbehandlede patienter hurtigst muligt udskrives til relevante socialpsykiatriske tilbud. Med forslaget om at sektoropdele ansvaret for de sindslidende, vil der være en økonomisk motivation for kommunerne i at opretholde indlæggelsestiden for de svageste sindslidende, herunder færdigbehandlede patienter, idet døgntaksten for et specialiseret botilbud fremover vil være en del højere end døgntaksten for en sygehusindlæggelse. Eksempelvis skal kommunerne i henhold til bemærkningerne i sundhedslovens § 232 betale 60 % af sengedagstaksten (2.747 kr. i 2004 pris- og lønniveau), dog maksimalt 6.000 kr. for sygehusindlæggelse af en sindslidende. Maksimumbetalingen er således nået i løbet af 4 dage. Døgnbetalingen for en færdigbehandlet patient under 67 år udgør 671 kr., jf. Forslag til Lov om regionernes finansiering.

Kommunernes økonomiske motivation for at modtage færdigbehandlede patienter forventes således at dale væsentligt i forhold til i dag, hvor kommunerne alene skal finansiere grundtaksten for ophold i socialpsykiatriske botilbud. Fremover skal kommunerne finansiere udgifterne ved døgnophold fuldt ud.

Hvis kommunerne fremover skal være medfinansierende på den psykiatriske behandlingsaktivitet i regionen er det vigtigt, at der er så høje takster for betaling af færdigbehandlede patienter på sengeafsnittene, at kommunernes incitament til at lade patienter vente på specialiserede sociale tilbud forsvinder.

c) Foringelse af tilbud til psykisk syge børn og unge

Der har igennem de seneste år været særlig fokus på at skabe sammenhæng i tilbud til børn og unge på tværs af sektorer med formålet at styrke indsatsen overfor psykisk syge børn og unge,

herunder at nedbringe venteliste- og ventetiden til udredning og behandling samt skabe en optimal udnyttelse af ressourcerne. I Sundhedsministeriets rapport fra 2001 "Udredning af tilbuddene til psykisk svage børn og unge i undervisnings- og socialsektoren og samspillet med sundhedssektorens tilbud samt Sundheds redegørelse fra 2001 "Børne- og ungdomspsykiatrisk virksomhed – den fremtidige tilrettelæggelse" anbefales det, at der skabes et øget samspil mellem behandling, undervisning og de sociale ydelser, da et øget samspil har stor betydning for udredning og behandling af psykisk svage børn og unge, ligesom det skaber en effektiv udnyttelse af de samlede ressourcer på området. I Sundhedsstyrelsens statusnotat fra opfølgingsgruppen, marts 2004, konkluderes det endvidere, at den eksisterende arbejdsdeling mellem social-, undervisnings- og sundhedssektoren er hensigtsmæssig.

Forslaget om at skabe en yderligere sektoropdeling af tilbud til børn og unge, ved at placere den vidtgående specialundervisning og de specialiserede sociale tilbud til psykisk svage børn og unge adskilt fra behandlingsområdet, vurderes at øge afstanden mellem tilbuddene til psykisk syge børn og unge, hvilket er i direkte modstrid med tidligere anbefalinger på området.

Det er uklart om børn og unge med sindslidelser fremover skal henføres til § 67, stk. 1 eller § 67, stk. 2 i lovforslaget om social service. Såfremt de skal henføres til § 67, stk. 1, hvilket bemærkningerne til lovforslaget tyder på, vil der blive tale om et rent kommunalt ansvarsområde, hvor regionerne ikke vil være berettiget til at yde specialrådgivning til kommunerne på dette felt.

Henføres børn og unge med sindslidelser derimod til § 67, stk. 2 vil de være omfattet af den regionale leverandørpligt, således at den sociale del af børne- og ungdomspsykiatrien fortsat vil være tilknyttet regionerne, hvilket skønnes mest hensigtsmæssigt for denne svære gruppe af patienter.

d) Problemer med videreførelse af de koordinerende funktioner, rådgivnings- og forebyggende funktioner samt pårørendearbejde

Lovforslaget omfatter ikke, hvorledes de koordinerende funktioner på sundhedsområdet, rådgivnings- og forebyggende funktioner, pårørendearbejde, rehabilitering/behandling i socialt regi og opsøgende psykoseteams, fremover skal organiseres og finansieres.

Det er vigtigt at bemærke, at de koordinerende funktioner i høj grad er med til at sikre sammenhængende patientforløb således, at de sindslidende ikke tabes mellem flere stole. Områder i Psykiatrien, der sikrer sammenhæng mellem behandlings- og socialpsykiatri bør således fremover samles i regionerne.

Hvis de koordinerende funktioner fremover placeres i regionen, er det meget vigtigt, at der fastlægges finansiering heraf.

Hvis der fremover skal være sammenhængende patientforløb på tværs af sektorer og myndigheder, skal der åbnes op for tværgående indsatser. Med det nuværende lovforslag bliver det fremover meget svært at gennemføre projektet på tværs af sektorer, fordi de kommende regioner ikke er omfattet af kommunalfuldmagten, der giver mulighed for, at regionen kan deltage i tværgående projekter, der ikke er direkte lovhjemmel for. De kommende regioner er i stedet bundet op på bestemte opgaver, der er defineret i lovene.

Psykiatrien i Nordjyllands Amt kan pege på følgende funktioner, som i dag varetages af behandlingspsykiatrien, men som fremover forventes at være vanskelige i videreføre:

- Psyk-Info
- Team børn af psykisk syge
- Koordinerende funktion på demensområdet (mellem praktiserende læger, primærkommuner, somatikken og Psykiatrien)
- Pårønderarbejde/psykoeducation
- Bryd Isolationen (samarbejdsprojekt vedrørende undervisning til sindslidende mellem SIND, amtets specialundervisning og Psykiatrien)

e) Præcisering af indholdet i den behandlende psykiatri med særlig fokus på distriktspsykiatri

Der bør i lovforslaget være en afklaring af begrebet "behandlende psykiatri", herunder at det er vigtigt med en præcisering af distriktspsykiatriens fremtidige organisering. Det anbefales, at det i lovforslaget præciseres, at der vedrørende den behandlende psykiatri ikke er ændringer i forhold til amternes nuværende opgaver, og at den behandlende psykiatri således omfatter stationær og ambulans behandling, distriktspsykiatri, opsøgende psykoseteams og andre udgående teams, konsulentbistand til kommuner og regionale institutioner samt informationsarbejde i forhold til patienter og pårørende.

I Nordjyllands Amt anvendes op til 50 % af ressourcerne i distriktspsykiatrien på ikke direkte patientrelaterede aktiviteter eksempelvis konsulentbistand til praktiserende læger og kommuner, forebyggelse og oplysningsaktiviteter. Det er således vigtigt, at der i lovforslaget fastlægges finansiering af samtlige også ikke direkte patientrelaterede distriktspsykiatriske opgaver.

f) Indgåelse af sundhedsaftaler

Det vurderes generelt at være en styrke for det fremtidige samarbejde mellem kommuner og region, at der skal udarbejdes lovpligtige regionale sundhedsaftaler med formålet at sikre sammenhæng mellem behandling, forebyggelse og pleje samt indgå aftaler om den sociale indsats for mennesker med sindslidelser.

Det bemærkes, at Regionsrådet, i henhold til bemærkningerne til lovforslaget, skal fremsende de indgåede sundhedsaftaler til godkendelse i Sundhedsstyrelsen, således at der også på dette område lægges op til, at der fremover skal være en øget central/statslig styring af sundhedsområdet.

Det vurderes at være hensigtsmæssigt, at der sker en konkret samordning mellem Sundhedsaftalerne og de lovpligtige rammeaftaler, der skal udarbejdes mellem kommuner og Region på det sociale område med formålet at skabe en øget sammenhæng i indsatsen for sindslidende og pårørende.

Som tidligere nævnt har Psykiatrien i Nordjyllands Amt siden 2001 indgået samarbejdsaftaler med alle kommuner i amtet. Samarbejdsaftalerne vedrører både sygehuspsykiatri og socialpsykiatri, og processen og indholdet i samarbejdsaftalerne vurderes at ligge tæt op af de Sundhedsaftaler og rammeaftaler, der skal indgås, når kommunalreformen træder i kræft. Dog vil der være behov for at de kommende aftaler er mere præcise, konkrete og økonomisk og socialfagligt velbeskrevet og af bindende karakter.

På baggrund af de nuværende erfaringer med indgåelse af samarbejdsaftaler vurderer Psykiatrien i Nordjyllands Amt, at der skal afsættes *betydelige* ressourcer til udarbejdelse af såvel Sundhedsaftaler og rammeaftaler.

Speciel problemstilling bl.a. forårsaget af manglen på speciallæger i den kommende nordjyske region

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at det aktivitetsbestemte tilskud fra staten kan udgøre op til 5 % af udgifterne, således at regionens indtægter fra en sådan pulje vil afhænge af, i hvilket omfang regionerne præsterer en nærmere aftalt aktivitet (udover en baseline).

Allerede på nuværende tidspunkt er der inden for Psykiatrien i Nordjyllands Amt en markant mangel på især speciallæger i psykiatri (ca. 50 % ubesatte stillinger), hvorfor det vil være yderst vanskeligt at udvide aktivitetsniveauet og således få andel i den statslige aktivitetspulje. Dette forhold forstærkes yderligere af, at den kommende nordjyske region geografisk ligger i et yderkantsområde.

Det vil derfor være nødvendigt at der på dette punkt tages særlige hensyn til den kommende nordjyske region, således at behandlingstilbudet til de nordjyske psykiatriske patienter ikke udsættes for en indirekte udhuling.

Som fremhævet i afsnittet om Sundhedsstyrelsens rolle og den lægelige videreuddannelse må der tages centrale initiativer med henblik på at forbedre rekrutteringsmulighederne for læger i Nordjylland. Dette kan ske ved at henlægge lands- eller landsdelsfunktioner til den kommende nordjyske region og der er allerede etableret et Universitetshospitalssamarbejde mellem Århus Universitet og Aalborg Sygehus og Aalborg Psykiatriske Sygehus.

Det bør sikres, at der i den kommende finansieringsmodel tages højde for, at disse initiativer kan fortsættes og styrkes.

Forslag til Sundhedsloven vedrørende misbrugsområdet (alkohol- stof og substitutionsbehandling).

Efter §§ 119, 141 og 248 i forslag til Sundhedsloven får kommunerne det samlede myndighedsansvar for forebyggelse- behandling og efterbehandling på alkoholområdet. Efter § 141 yder regionerne faglig bistand og rådgivning. Det fremgår ikke klart, om der her er tale om en borgerrettet rådgivning eller om en bistand til kommunerne. Det fremgår ikke, hvorledes denne rådgivning og bistand tænkes finansieret.

Bestemmelsen i § 141 viderefører gældende regler om at behandling og rådgivning af alkoholmisbrugere kan ske anonymt, hvis alkoholmisbrugeren ønsker det. Det fremgår ikke, hvorledes dette skal finansieres.

Alkoholbehandlingen foregår allerede i dag i socialektoren, og da det foreliggende lovforslag med kommunalt myndigheds- og finansieringsansvar og regionalt forsyningsansvar svarer til § 101 i forslag til lov om social service om stofmisbrugsbehandling, bør det overvejes at "flytte" alkoholbehandlingen fra Sundhedsloven til Serviceloven.

For så vidt angår den lægelige behandling af stofmisbrugere med euforiserende stoffer (substitutionsbehandlingen – typisk metadonbehandling) fremgår det af § 142 i forslag til Sundhedsloven, at dette fremover bliver et kommunalt ansvar. Også her fremgår, at regionerne yder faglig bistand og rådgivning uden at det ses, hvorledes denne skal finansieres.

Et vægtigt argument for at placere ansvaret for substitutionsbehandlingen i amterne i 1996 og fratage de praktiserende læger retten til at ordinere metadon til stofmisbrugere var ønsket om at kunne kontrollere ordinationen, udleveringen og indtagelsen af metadon. Denne problemstilling ses ikke behandlet i det foreliggende lovforslag. De ulemper og gener for andre mennesker, der kunne være forbundet med at udlevere metadonen fx på apotekerne og som forsøgtes reduceret ved et amtsligt ansvar for den lægelige behandling ses heller ikke at være behandlet.

Forslag til Sundhedsloven vedrørende specialiseret tandplejetilbud

Nugældende tandplejelov § 6 a pålægger amterne at drive et samlet tandplejetilbud til udviklingshæmmede, sindssyge m.v., som ikke kan modtage/eller kun i begrænset omfang kan modtage tandplejetilbud i kommunerne og hos praktiserende tandlæger. Amternes forpligtigelse på området, blev indsat ved en lovændring med virkning pr. 1. januar 2002. Begrundelsen for § 6 a er, at den persongruppe som omfattes af reglen, har så særligt et tandplejebehov, at tilbudet bør gives som et samlet tilbud bestående af en opsøgende forebyggende, behandlende og vidensopsamlende enhed, betjent af tandplejepersonale med særlig indsigt/kendskab til den omhandlende persongruppe.

Amternes forpligtigelse til at tilbyde tandpleje til udviklingshæmmede, sindssyge m.v. overflyttes i det nye lovforslag til kommunerne. Kommunerne kan vælge at opfylde deres forsyningsansvar ved brug af egne klinikker, ved samarbejde med andre kommuner, regioner eller private klinikker.

Regionsrådet forpligtes til at stille de nødvendige behandlingspladser til rådighed for de kommuner i regionen, der ikke ønsker eller har mulighed for at løfte opgaver. Den regionale kapacitet på området, tilpasses på baggrund af årlige redegørelser fra kommunerne vedrørende behov og forventet forbrug af behandlingspladser.

Kommunerne kan således selv vælge at stå for hele behandlingen eller enkeltelementer af et behandlingsforløb. Eksempelvis kan kommunerne vælge udelukkende at ville henvise behandlinger, der kræver narkose.

Regionerne kan få problemer med den valgte model, da modellen kan betyde, at det vil blive vanskeligt for regionerne at fastholde den særlige tandplejefaglig bistand, da opretholdelse af dette særlige kendskab til brugergruppen, kræver et vist patientantal.

Modellen kan også betyde, at især vidensopsamlingen på området falder bort. Dette kan medføre forringelser på sigt for patientgruppen.

2. Kommentarer til lovforslag til gennemførelse af struktur-reformen på Undervisnings- og Kulturudvalgets område.

Resumé:

Lovforslagene til gennemførelse af regeringens aftale om en strukturreform med Dansk Folkeparti fra juni 2004 er sendt i ekstern høring. I den forbindelse bidrager Nordjyllands Amt til Amtsrådsforeningens høringssvar.

Beskrivelse:

Den 1. december 2004 sendte regeringen lovforslagene til gennemførelse af strukturreformen i høring hos blandt andet Amtsrådsforeningen. I alt er der tale om 46 forslag af et omfang på ca. 2.700 sider.

Høringsfristen er sat til den 7. januar 2005, hvorefter lovforslagene fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

Nordjyllands Amt har lagt sig fast på en procedure, hvorefter lovforslag af relevans for amtet kommenteres af de berørte områder med den nødvendige koordinering mellem områder, hvor der måtte være overlap.

Høringssvarene behandles politisk i de respektive udvalg i løbet af december 2004. Derefter går de sammen med høringssvar inden for økonomiudvalgets område til behandling i økonomiudvalget og endelig til behandling i amtsrådet. Begge disse møder er fastsat til at finde sted den 3. januar 2005.

I forhold til Amtsrådsforeningens arbejde med udarbejdelse af de endelige høringssvar, vil der løbende ske en oversendelse af amtets bidrag med forbehold for de ændringer, som måtte forekomme som følge af den politiske behandling.

Amtsrådsforeningen afholder et endeligt koordinerende møde den 4. januar 2005.

Af hensyn til lovforslagenes omfang er de ikke i deres helhed udsendt som bilag. Lovforslagene er tilgængelige på amtets hjemmeside (www.nja.dk) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside (www.arf.dk) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside (www.im.dk).

Indstilling:

Det indstilles:

- at Undervisnings- og Kulturudvalget drøfter forvaltningens kommentarer til lovforslagene, og
- at udvalget videresender sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Økonomiudvalget og Amtsråd.

Bilag:

- Samlet liste over lovforslag sendt i høring den 1. december 2004 som led i gennemførelsen af strukturreformen opdelt efter ministerområder.
- Liste over lovforslag som forvaltningen på Undervisnings- og Kulturudvalgets område har forholdt sig til.
- Brev fra Amtsrådsforeningen til samtlige amtsrådsmedlemmer med en gennemgang af centrale områder, hvor der sker ændringer, de relevante lovforslag og umiddelbare problemer ved disse.
- Bemærkninger vedrørende lovforslag gældende for kulturområdet.
- Bemærkninger vedrørende lovforslag gældende for Voksen- og Ungdomsuddannelserne.
- Bemærkninger vedrørende lovforslaget "Lov om ændring af lov om folkeskolen, lov om specialundervisning for voksne, lov om forberedende voksenundervisning (FVU-loven) og forskellig andre love.

* *Undervisnings- og Kulturudvalget traf på mødet den 22. december 2004 følgende beslutning:*

Undervisnings- og Kulturudvalget vedtog at videresende sagen til drøftelse i Økonomiudvalg og Amtsråd med følgende bemærkninger:

Udvalget finder generelt at der er mange forhold, som i lovforslagene ikke er tilstrækkelig klart formuleret til at give et ordentligt samlet overblik, blandt andet er der mange ministerbeføjelser, som skaber uklarhed.

Udvalget ønsker derudover særskilt at gøre opmærksom på følgende forhold vedrørende børnespecialundervisningen:

Det er vigtigt, at flest mulige børn og unge undervises i nærmiljøet og i bedste fald i regi af den almene folkeskole.

Større kommuner end i dag kan og bør derfor også løfte en større del af den vidtgående specialundervisning, som i dag er et amtligt ansvar, for eksempel de nuværende enkeltintegrerede elever, specialklasser mv.

Der gøres dog opmærksom på, at der vil være 1-2 % af børnene, som fortsat vil have brug for de højt specialiserede tilbud, der i dag varetages af primært de amtsske specialskoler, som i følge lovforslaget overgår til beliggenhedskommunen. Bortset fra de allerstørste kommuner vil de nye og større kommuner ikke selv have den nødvendige, kritiske masse, hvorfor der vil skulle laves aftaler over kommunegrænser for at sikre det nødvendige elevgrundlag til de højtspecialiserede og omkostningstunge tilbud og unge vil således enten blive undervist på kryds og tværs af kommunegrænser, hvilket ikke giver den entydige ansvarsplacering og gennemsigtighed, der er ønsket, eller der vil blive forsøgt etableret tilbud lokalt, men uden den nødvendige specialisering og høje faglighed. Specialskolerne foreslås derfor i udgangspunktet overført til regionerne.

Med foranstående udgangspunkt tilslutter udvalget sig forvaltningens udkast til høringssvar.

Signe Friis kunne ikke tilslutte sig høringssvaret, da det giver udtryk for en beklagelse over strukturreformen, ligesom Signe Friis ikke kunne tilslutte sig udvalgets bemærkninger vedrørende børnespecialundervisningen.

Signe Friis kan dog tilslutte sig bemærkningen vedrørende taxameterproblematikken på ungdomsuddannelserne.

Signe Friis mener endvidere, at kulturområdet bør skrives helt ud af regionerne, så den uklarhed bliver fjernet, således at kulturområdet skrives ud af den regionale udviklingsplan. Endvidere bør landsdelsscenerne overgå til kommunerne.

Vedrørende specialundervisning er Signe Friis enig i problematikkerne vedrørende udviklingsråd og vedrørende Aalborgskolen.

Den 14. december 2004

Bemærkninger vedrørende lovforslaget "Lov om ændring af lov om folkeskolen, lov om specialundervisning for voksne, lov om forberedende voksenudnervisning (FVU-loven) og forskellige andre love.

Teknologicentret er ikke nævnt blandt dem, der forbliver i regionen. Det må bero på en fejl. De 3 institutter (syns-, høre- og tale-) i Nordjyllands Amt er nævnt. Teknologicentret (der tager sig af særlige teknologiske kommunikationshjælpemidler til personer med væsentlig nedsat syns- og talefunktion) er en del af et kommunikationscenter i andre amter, men i Nordjyllands Amt er det en selvstændig institution. (bemærkninger til lovforslag, til § 2, s.31).

Med hensyn til finansieringen af institutterne – så gælder samme problematik som for de lands- og landsdelsdækkende institutioner, hvis de bliver rent takststyrede. En kombination med objektiv finansiering og takstbetaling vil i højere grad sikre borgerne behov for ydelser og tilbuddenes bæredygtighed.

Aalborgskolen, som en af de landsdelsdækkende institutioner der bliver i regionen, anføres fortsat som en skole der både har døve/hørehæmmede samt autister – selv om det er anført, autistområdet overføres til kommunerne (bemærkninger til lovforslag, til § 1, s. 24). Det må være Aalborgskolens døveskole, der bliver i regionen, mens autistafdelingen overføres til kommunerne.

Regionerne får ansvaret for udvikling og administration m.m., hvilket overhovedet ikke giver mening i forhold til det beløb på 2 mio. kr., der er anført afsat hertil. Hvis det er meningen, at disse opgaver skal finansieres over de kommunale takstindbetalinger, er det uklart, hvad de 2 mio. kr. så skal bruges til (bemærkninger til lovforslag, alm. bem. s.22).

Angående kontaktudvalget er det uklart, hvem det består af, og hvad dets bemyndigelse er. Kan kontaktudvalget beslutte, at en institution, skal overgå fra en region til en kommune? Dette er vel endnu en ministerbemyndigelse, hvordan dette skal foregå (lovforslag kap. 6a, §7d, s.9).

Det forslås, at det udviklingsråd der tænkes oprettet, både skal varetage det sociale område og specialundervisningsområdet og at bestemmelserne om rådene påtænkes indsat i Lov om Social Service. Det er væsentligt at fastholde, at der er forskel på et undervisningstilbud og et socialt tilbud, hvorfor specifikke undervisningsrelaterede spørgsmål bør drøftes ud fra en undervisningssammenhæng. (bemærkninger til lovforslag, alm. bem. afsnit 1).

Der er i lovforslaget lagt op til en lang række ministerbeføjelser, som ikke gør det muligt at afgive et høringssvar, da indholdet reelt er ukendt. Men den lange række af ministerbeføjelser gør at beslutningskompetencen kommer længere væk fra brugerne (anført mange steder).

Der kan næppe opnås faglig og økonomisk bæredygtighed på voksenspecialundervisningsområdet i kommunerne. For at sikre bevarelsen af tilbuddene foreslås en regional forankring. Ligeledes hører voksenspecialskolernes virke tæt sammen med institutternes virke, hvor personer på skift har brug for bistand fra en skole og et institut. For det andet er voksenspecialskolernes og kommunikationsinstitutternes tilbud et sammenhængende og integreret tilbud, som med fordel for brugerne kan holdes samlet hos samme myndighed.

Modellen fra det sociale område, hvor de mest specialiserede institutioner i udgangspunktet overføres til regionerne, og at der senere i samarbejde med kommunerne drøftes om og hvorvidt de bør være kommunale, kunne være mindst ligeså relevant for specialundervisningen – både børne- og voksenområdet.

Lovforslaget skitserer (bemærkninger til §1, nr.22 og til §2 nr. 9) en betalingsmodel sammensat af objektiv finansiering og takstfinansiering. Det vurderes hensigtsmæssigt med en høj grad af objektiv finansiering for at sikre ensartede tilbud landet over uanset økonomisk niveau hos de enkelte kommuner, når det gælder specialundervisning og specialpædagogisk bistand til handicappede borgere - både vedrørende børnespecialundervisningen og voksenspecialundervisningen. Vil også være et vigtigt element i at sikre skolernes eksistens og dermed at eleverne får de specifikke tilbud, de har behov for.

Det er i lovforslaget uklart hvordan børneundervisningen ved tale- høre- og synsinstitutterne skal forankres. I Bemærkninger til lovforslaget (blandt andet side 25) står der "... tilbyder disse institutioner også specialundervisning og specialpædagogisk bistand til børn med tale- høre- og synsvanskeligheder. Det forudsættes at denne specialundervisning gives i henhold til folkeskoleloven". Det er uklart om børneundervisning følger med institutterne i en regional forankring eller om den overgår til kommunerne som den øvrige børnespecialundervisning.

Det er uklart om alle institutternes områder forankres regionalt – herunder Hjerneskadecentret. Det er ligeledes uklart om den undervisning institutterne udfører på sygehusene, mens patienterne er indlagte, fortsat overføres til sygehusene eller om denne undervisning samlet følger institutterne i en undervisningsfaglig forankring.

Det vurderes som hensigtsmæssigt, at al udredning og faglig visitation placeres på tale- syns- og høreinstitutterne, hvilket dels vil medføre større ensartethed på landsplan og dels garantere den enkelte borger en højere grad af retssikkerhed.

Der er en udvidet klageadgang til også at gælde den nuværende kommunale specialundervisning for børn samt også at gælde for voksenspecialundervisningen. Men for specialundervisning for voksne videreføres den nuværende klageadgang (bemærkningerne side 15) – det vil sige, at der udelukkende kan klages over retslige forhold. For at sikre borgernes retssikkerhed bør der være klageadgang, som for børnespecialundervisningen, både over manglende henvisning og over selve foranstaltningen.

Det skønnes at være u hensigtsmæssigt, at Undervisningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan påklages (31 § 7a, side 8).

I bemærkninger til lovforslaget side 24 er der nævnt forkert målgruppe og optageområde for Døvblindecentret. Der skal stå: Landsdækkende undervisnings- beskæftigelses- og botilbud til personer med medfødt døvblindhed.

Ligeledes er der fejl i Aalborgskolens landsdelsdækkende målgruppe. Her er målgruppen døve og hørehæmmede børn og voksne. Afdelingen for børn med autisme har p.t. udelukkende en amtsdækkende funktion.

Lovforslaget tager ikke stilling til, hvordan den meget specialiserede specialrådgivning på hele specialundervisningsområdet sikres også i en ændret struktur. Det vil være hensigtsmæssigt med en regional forankring af den mest specialiserede del af specialrådgivningen indenfor både børne- og voksenspecialundervisningen. Eller måske en forankring i VISO.

Bemærkninger vedrørende lovforslag på kulturområdet.

Lovforslag for kulturens område fordeler de hidtidige amtslige opgaver på hhv. staten og kommunerne.

Hovedlinjen er, at kulturlivet skal hvile i et aktivt lokalt engagement og på varetagelse af nationale hensyn. Opgaver placeres hos enten primærkommune eller stat ud fra disse hensyn. Lovforslagene medtager imidlertid alene de opgaver, som er centraladministrationen bekendt på grund af en statslig medfinansiering. Der står intet om de opgaver, som amterne selv har taget op i medfør af kommunalfuldmagten. Det gælder i udpræget grad for kulturen i amterne, at den hviler på kommunalfuldmagten, idet det kun er inden for teaterområdet, at amterne har lovpligtige opgaver.

Dermed vides det ikke, hvad der sker med de frivillige opgaver eller de midler, som knytter sig til dem. I Nordjylland drejer det sig om de frie midler, som findes under "udvikling af det nordjyske museumsvæsen", "tilskud til kulturelle formål", "musikarrangementer", "Nordjyske biografer", "Internationalt kulturudvekslingssamarbejde" og "kultur som led i den regionale udvikling." Disse midler har finansieret Amtets aktive kulturpolitik bl.a. gennem arbejdet i Den regionale Kulturaftale.

Regionens fremtidige rolle på kulturområdet er uklar. Den regionale udviklingsplan skal også omfatte kultur, og derfor er det væsentligt, at regionerne får mulighed for en aktiv deltagelse til understøttelse af realisering af denne plan. På kulturens område gælder det finansiering/medfinansiering af nye tilbud. Det var ønskeligt, hvis det også omfattede driftstilskud i en etablerings-/konsolideringsfase, og også omfattede udviklingsprojekter og regional koordinering. Dette er ikke mindst vigtigt af hensyn til synliggørelse og markedsføring sammen med turisterhvervet.

De regionale kulturelle råd Amtsmusikudvalget og Amtsmuseumsrådet bortfalder og erstattes af frivillige råd, som en eller flere kommuner kan oprette. Hermed overses det, at erfaringerne viser, at der kræves enheder af en relativt stor størrelse for at kunne rumme den kritiske masse, som kræves til kulturudvikling.

Skal disse nævnt etableres mellem det et større antal kommuner, vil det medføre tung administration og fare for et tomrum, før det tilstrækkelige antal kommuner har fundet sammen.

1. Forslag til lov om en række love på kulturområdet:

§ 9 (ændring af lov om regionale kulturaftaler): Pkt. 4 fastlægger regionernes kompetence på det kulturelle område. Ifølge ordlyden er det "bidrag til enkeltstående kulturelle aktiviteter" og "inden for denne ramme udvikling af nye kulturtilbud".

Det ville være hensigtsmæssigt, hvis regionerne får en bredere forpligtelse til at medinddrage udvikling af kulturlivet i den regionale udviklingsplan.

2. Forslag til lov om ændring af lov om musik:

§ 1, pkt. 2: Amtsmusikudvalgene afskaffes. I stedet kan en eller flere kommuner nedsætte lokale musikudvalg. I forbindelse med indgåelse af regionale kulturaftaler kan Kulturministeren fravige denne bestemmelse.

Det kan synes vanskeligt at opnå den mindste "kritiske masse" for et tværgående forum til fremme og samordning af musiklivet i et område. Som følge af amtsmusikudvalgenes nedlæggelse vil Kunstrådet komme til at mangle den stedlige sagkundskab ved tildeling af statslige tilskud.

3. Forslag til lov om ændring af teaterloven:

§ 1, pkt. 6: Staten yder tilskud til de tre landsdelsscener i provinsen. Nærmere regler om landsdelsscenerne fastsættes af Kulturministeren.

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis disse regler i videst muligt omfang sikrer, at landsdelsscenerne fortsat kan have den brede forankring og samarbejde med landsdelens øvrige kulturliv, erhvervsliv og uddannelses- og undervisningsinstitutioner.

§ 1, pkt. 19: Staten yder tilskud til formidling af teaterforestillinger til teatre og arrangører af teaterforestillinger. Tilskuddet skal anvendes til nedbringelse af billetprisen.

2. pkt. virker begrænsende. Formidling kan fremmes på mange andre måder end gennem nedsættelse af billetprisen.

4. Forslag til lov om ændring af museumsloven m. fl.

§ 1, nr. 6: Amtsmuseumsrådene afskaffes. I stedet kan en eller flere kommuner nedsætte et lokalt museumsråd.

Også her må udtrykkes skepsis i forhold til at finde et tværgående forum til fremme og samordning af museumsarbejdet i et område.

§ 1, nr. 9: De regionale faglige kulturmiljøråd afskaffes. I stedet kan en eller flere kommuner nedsætte et lokalt kulturmiljøråd.

Samme bemærkning som under §1, nr. 6.

14. december 2004

Bemærkninger vedrørende lovforslag gældende for Voksen- og Ungdomsuddannelserne

Høringssvar i forhold til "Forslag til Lov om ændring af lov om Centre for Videregående Uddannelse og andre selvejende institutioner for videregående uddannelser m.v., lov om mellemlange videregående uddannelser, lov om centre for undervisningsmidler m.v. og forskellige andre love på Undervisningsministeriets område" af 1. december 2004.

§1, nr. 1 (§3a):

Det pointeres, at Offentlighedsloven og Forvaltningsloven gælder for de tidligere amtsinstitutioner og CVU'er hvori tidligere amtsinstitutioner indgår, men ikke for andre. Det vækker undren, at der ikke er ensartede forhold for alle institutioner indenfor undervisningsområdet.

§2, nr. 1 (§5, stk. 4):

Der er tillagt regionerne opgaver i forhold til regional udvikling. I den sammenhæng virker det uhensigtsmæssigt, at regionerne kun kan deltage i dialogen omkring optagelsestallene for sygeplejerske-, radiograf- og pædagoguddannelserne, men ikke de øvrige mellemlange videregående uddannelser i regionen.

Det skal i øvrigt bemærkes, at retten til at fastlægge dimensioneringen til de nævnte uddannelser ikke længere vil være et regionalt anliggende.

§9

Staten overtager bygningerne for de amtsinstitutioner, der overgår til statsligt selveje. Det skal bemærkes, at de tidligere amtsslige institutioner på denne måde ikke sidestilles med øvrige institutioner på området (eksempelvis hhx og htx institutionerne) – hvad bygninger angår, idet bygninger forbliver statens ejendom. Institutionerne vil således ikke umiddelbart få dispositionsretten over dette aktiv.

Høringssvar i forhold til "Forslag til Lov om ændring af lov om institutioner for uddannelsen til studentereksamen, lov om institutioner for uddannelsen til højere forberedelseseksamen, lov om grundlæggende social- og sundhedsuddannelser, lov om almen voksenuddannelse og om voksenuddannelsescentre og forskellige andre love" af 1. december 2004.

§1 "Regionsråd og forpligtende samarbejder" (§7c, stk. 1 - 4) samt §3 "Kapitel 3 a Regionsråd og forpligtende samarbejder" (§18c, stk. 1 - 4):

Regionsrådet koordinerer den samlede indsats på en række områder. Det kan blive problematisk, at Regionsrådet ingen reel kompetence har i forhold til fastsættelse af kapaciteten på det enkelte gymnasium i regionen. Den manglende kompetence kan betyde, at de større by-gymnasier dræner de øvrige små gymnasier i regionen for elever, hvilket medfører, at deres økonomiske fundament forsvinder.

Det vil på den måde være overordentlig vanskeligt at opretholde en regional decentral gymnasiestruktur. Et vel gennemtænkt taxameter vil kunne afhjælpe den potentielle skævhed. Ligeledes kan regionernes kompetence til at fordele eleverne mellem uddannelser afhjælpe dette. Imidlertid savnes der præcisering af, hvorledes kompetencen kan udmøntes og med hvilken styrke regionerne kan fordele eleverne. Ligeledes savnes klare retningslinier for hvilke konsekvenser det får for institutioner, der ikke helhjertet deltager i det forpligtende samarbejde.

Det er ikke tydeligt, hvordan balancen mellem den enkelte skoles suverænitet i selvejemodellen og regionernes koordinerende rolle ift. udviklingsplan, forpligtende samarbejde og fordeling af elever kan opnås.

Der synes umiddelbart på det foreliggende grundlags uklare kompetencebeskrivelse at være en indbygget modsætning mellem at være en selvstændig skole med eget ansvar for skolens økonomi og samtidig være tvunget ind i et forpligtende samarbejde, der i og med fordelingen af elever kan få væsentlig indflydelse på selv samme skoles økonomi.

§6, nr.16 (§22b, stk. 2):

Såvel regioner som kommuner samt private virksomheder ansætter og praktikuddanner elever i social- og sundhedsuddannelserne. Det er uhensigtsmæssigt, at regionerne som aftagere og som praktiksteder ikke er tiltænkt indflydelse på dimensioneringen af de grundlæggende social- og sundhedsuddannelser.

§11, nr. 3 (§4, stk. 1):

Der forekommer en lapsus af teknisk karakter i dette afsnit – i form af ”amtskommunen” og ”Amtsrådet”. Vil den kompetence, der i afsnittet er tillagt Amtsrådet, i stedet tilfalde Regionsrådet?

§11, nr. 15 (§12, stk. 3):

Det fremgår af denne paragraf, at Voksenuddannelsescentrene skal være uafhængige. Der hersker usikkerhed om, hvorvidt kravet om uafhængighed i forhold til en lighedsbetragtning kun omfatter Voksenuddannelsescentrene og ikke de øvrige voksenuddannelsesinstitutioner. Det fremgår i øvrigt ikke, hvad voksenuddannelsescentrene skal være uafhængige af.

§11 "Kapitel 2 a Generelle bestemmelser" (§17d)

Det vækker som tidligere nævnt undren, at nogle institutioner er underlagt Forvaltningsloven og Offentlighedsloven og andre ikke er.

§12, stk. 4:

Valgperioden for siddende Fællesbestyrelser, uddannelsesråd og efteruddannelsesudvalg for de grundlæggende social- og sundhedsuddannelser udløber ultimo 2005. Er tanken, at de nuværende bestyrelser, råd og udvalg skal blive siddende indtil udgangen af 2006 eller skal der være nyvalg?

§13:

Det skal bemærkes, at de tidligere amtslige institutioner ikke sidestilles med øvrige institutioner på området – hvad bygninger angår, idet bygninger forbliver statens ejendom. Institutionerne vil således ikke umiddelbart få dispositionsretten over dette aktiv.

Høringssvar omkring generelle problemstillinger i forhold til de to ovennævnte love.

En statslig selveje-model kombineret med en regional koordinering uden tydelige værktøjer/kompetencer er meget vanskelig at få til at fungere optimalt.

Dette, sammenholdt med det forhold at der er en række ubeskrevne ministerbemyndigelser, gør det uklart, om systemet i sin helhed vil kunne fungere. Således fastsættes eksempelvis taxameteret ved ministerbeføjelse. Det samme gælder bestyrelsessammensætningen. Endvidere vil ministeren kunne fastlægge retningslinier for de forpligtende samarbejder.

Hvor skal de opgaver, der er opstået i henhold til kommunalfuldmagten (eks. psykologordningen for ungdomsuddannelserne i Nordjyllands Amt) forankres?

Det geografiske regionssnit gør, at det i visse områder vil være således, at en satellitafdeling og en moderinstitution kommer til at ligge i hver sin region (eksempelvis har Viborg Sygeplejeskole en afdeling i Thisted). Vil sådanne placeringer på tværs af regionsgrænser fremover være muligt? Hvis nej, er der behov for at få specificeret på hvilke vilkår, delingen skal foregå. Hvis ja, er der behov for at få klarlagt de implicerede regioners ansvar og kompetencer i forhold til koordinering og udvikling, herunder også problemstillinger vedrørende benyttelse og pligt til fremskaffelse af kliniske uddannelsessteder.

En differentieret taxameter-model (lille/stor skole) er afgørende for, at de små institutioner kan overleve. Men også en differentiering i taxameteret til eks. fast ejendom er væsentlig, idet omkostningsniveauet i byområder alt andet lige er større end i landområder.

I forhold til etablering af de midlertidige bestyrelser savnes der generelle beskrivelser af kompetencefordelingen mellem amt, bestyrelser (gymnasieområdet), centerråd (VUC området), fællesbestyrelsen (SOSU området) og de midlertidige bestyrelser.

Det kan i øvrigt blive overordentlig vanskeligt, at finde medlemmer til alle de midlertidige bestyrelser, der svarer til lovens krav og samtidig ikke er inhabile? Kan der gives dispensation i forhold til kriterierne i lovgivningen?

De nye regioner skal udarbejde regionale udviklingsplaner, bl.a. også omfattende undervisning, ligesom det fremgår, at der fra ungdoms- og voksenuddannelserne forudses overført beløb i størrelsesordenen 123 mio. kr. med henblik på finansiering af regionernes udviklingsopgaver. Det er væsentligt, at regionerne i konsekvens af manglende kommunalfuldmagt levnes fri- og råderum samt kompetence til reelt at initiere udviklingsprojekter på undervisningsområdet, der understøtter og bidrager til realisering af udviklingsplanerne.

TRM Randi Hauritz

Fra: TRM Receptionen
Sendt: 7. januar 2005 15:19
Til: TRM Mail 6. Kontor
Emne: VS: Nordjyllands Amts bidrag til Amtsrådsforeningens høringssvar vedr. lovforslag til gennemførelse af strukturreformen



PDFDocument.pdf

Receptionen,

Trafikministeriet, Personalekontoret
Ministry of Transport
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

Tlf.: +45 33924311
Fax: +45 33381415
e-mail: rec@trm.dk
www.trm.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Bianca Lund Sørensen [<mailto:bls@im.dk>]
Sendt: 5. januar 2005 16:17
Til: bm@bm.dk; fm@fm.dk; fmn@fmn.dk; jm@jm.dk; kum@kum.dk; mim@mim.dk; minff@minff.dk; "mmoede Fødevareministeriet; skm@skm.dk; sm@sm.dk; TRM Receptionen; uvm@uvm.dk; oem@oem.dk
Emne: VS: Nordjyllands Amts bidrag til Amtsrådsforeningens høringssvar vedr. lovforslag til gennemførelse af strukturreformen

Til videre foranstaltning.

Med venlig hilsen

Bianca Lund Sørensen
Indenrigs- og Sundhedsministeriet
1. økonomiske kontor
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K.
Direkte tlf.nr. 33 92 60 57
E-mail: bls@im.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Sendt: 4. januar 2005 14:28
Til: Kontorpostkasse 1 økonomiske kontor; Charlotte Bidsted
Emne: VS: Nordjyllands Amts bidrag til Amtsrådsforeningens høringssvar vedr. lovforslag til

gennemførelse af strukturreformen

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Amter - Nordjyllands Amt

Sendt: 4. januar 2005 14:12

Til: Amtsrådsforeningen i Danmark; Indenrigs- og Sundhedsministeriet

Emne: Nordjyllands Amts bidrag til Amtsrådsforeningens høringssvar vedr. lovforslag til gennemførelse af strukturreformen

Hermed fremsendes vedhæftet Nordjyllands Amts høringssvar, som det blev vedtaget af et flertal på 17 medlemmer i amtsrådet den 3. januar 2005 bestående af Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Knud Størup (Liste T) og Kurt Borregaard (løsgænger).

Venstre og Konservatives amtsrådsgrupper, som stemte imod, ønsker at tilkendegive, at den nye struktur indebærer en lang række af fordele og, at det nu er vigtigt, at det i forbindelse med vedtagelse af de nødvendige følgelove sikres, at strukturreformen får en så hensigtsmæssig udformning som overhovedet muligt, så en positiv overgang til den nye struktur i videst mulig omfang sikres. Udskrift af Amtsrådets behandling vedlægges.

Endvidere vedlægges kommentarer til lovforslagene, som de har været forelagt Økonomiudvalget og de stående udvalg og udvalgenes egne supplerende kommentarer jf. udskrift fra møderne. Amtsrådet har ikke forholdt sig i detaljen til denne del, men der peges her mere præcist på eventuelle uhensigtsmæssigheder og specielle nordjyske forhold, som der bør tages højde for i den videre lovgivningsproces.

Skulle amtets høringssvar og kommentarer til lovforslagene i øvrigt give anledning til spørgsmål, er man naturligvis velkommen til at kontakte amtet.

Med venlig hilsen

Orla Hav

Amtsborgmester

HOLDNINGEN

- 6 JAN. 2005

Betjentstuen



Næstved Kommune

Økonomiudvalget

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Teatergade 8 - 4700 Næstved
Telefon: 55 78 47 00
Fax: 5578 45 59
E-mail: naeskom@naeskom.dk

Dato:	Sagsbehandler:	Direkte telefon:	E-mail:	Reference:
4. januar 2005	Ejvind Skov-Andersen	55 78 41 83	agpetersen@naeskom.dk	2004110106A

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Lovændringerne på vejområdet i forbindelse med implementering af strukturreformen blev 1. december 2004 udsendt i høring med frist 7. januar 2005.

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.

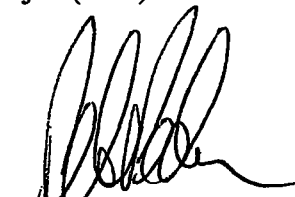
Næstveds Byråds Udvalg for Teknik og Miljø samt Økonomiudvalget har haft lovforslaget til udtalelse og finder ikke, at Næstved kan være tjent med, at kommunevejene gennem byen fortsat skal afvikle den gennemkørende, nationale og internationale trafik. Det bør sikres, at staten medvirker i planlægning, anlæg og drift af de veje, som skal forbinde det kommende statsvejnet omkring Næstved.

For at sikre sammenhæng i det fremtidige statsvejnet foreslår Næstved Kommune, at statsvejnettet forbindes ved en opklassificering af Østre Ringvej til statsvej. Østre Ringvej var indtil vejlovsrevisionen i 1998 statsvej.

Næstved Kommune foreslår, at der snarest afholdes et møde med Ministeriet, hvor planerne for det kommende statsvejnet drøftes, herunder omfartsvejsprojekterne omkring Næstved og tværforbindinger mellem Vestmotorvejen (M20) og Sydmotorvejen (M30).

Med venlig hilsen


Henning Jensen


Peter Pedersen

Kopi sendt til Kommunernes Landsforening, Kommuneforeningen i Storstrøms Amt samt Sjælland Syd.



RIBE AMT

AMTSBORGMESTEREN



**Esbjerg
Kommune**

BORGMESTEREN



**Varde
Kommune**

BORGMESTEREN

Modtaget i 1. kontor

21 DEC. 2004

Sagsnr.04/1998
Den 20.12.2004

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Overdragelse af landeveje i forbindelse med kommunalreformen.

I henhold til det udsendte forslag til Lov om ændring af lov om offentlige veje skal de nuværende ca. 10.000 km landveje overdrages til hhv. staten og de ny kommuner, og det er anført hvilke veje, der foreslås at overgå til staten pr. 1. januar 2007.

For landevejene i Ribe Amt synes forslaget - med baggrund i de objektive fordelingskriterier, der fremgår af forligsteksten fra juni 2004 - i hovedtræk at indebære en rimelig fordeling mellem de fremtidige statsveje og kommuneveje.

Landsdelsforbindelsen rute 12, der forløber fra Viborg over Herning til Esbjerg vil i henhold til lovudkastet blive en fremtidig statsvej på forløbet mellem Viborg og Varde, hvorimod strækningen mellem Varde og Esbjerg skal overgå til at være kommunevej.

Såvel Ribe Amt som Esbjerg og Varde kommuner finder det naturligt, at også strækningen af rute 12 mellem Varde og Esbjerg fremover bliver en del af det statslige, overordnede statsvejnet.

Ikke mindst strækningen af rute 12 mellem Esbjerg og Varde har stor betydning for afvikling af landsdelstrafikken mellem især den midtjyske region og Esbjerg havn samt de mange trafikskabende aktiviteter i og omkring landsdelscentret Esbjerg.

Rute 12 mellem Varde og Esbjerg er også en vigtig føderute for tunge og store transporter til/fra Esbjerg Havn, herunder vindmølletransporter. I de senere år er der sket en særskielt udbygning af vejen netop for at tilgodese de store transporter.

Endelig kan anføres, at rute 12 på denne strækning har en årsdøgntrafik på ca. 8.300 med en stor andel af tung trafik.

Ribe Amt samt Esbjerg og Varde kommune skal anmode om, at strækningen af rute 12 mellem Varde og Esbjerg - i lighed med resten af rute 12 mellem Viborg og Varde - fremover fra 1.januar 2007 kommer til at indgå i det overordnede statsvejnet.

Med venlig hilsen

Laurits Tørnæs
Amtsborgmester

Johnny Søtrup
borgmester

Kaj Nielsen
borgmester

22
12-04
JLN
Dok. 22



RIBE KOMMUNE



16807
RIBE AMT

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

23 JAN. 2005

Betjentstuen

INDKOMMET

1 JAN. 2005

Betjentstuen

Dato	Journal nr.	Henv. til	Direkte tlf.	E-Mail
19. januar 2005	KL. 05.00.00	Frank Thomsen	7989 8889	frth@ribekom.dk

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Af det foreliggende forslag til fordeling af de nuværende amtsveje mellem stat og de nye kommuner fremgår det, at vejforbindelsen rute 179/175 fra Ribe til frakørsel 73 på motorvej E 45 fra 1. januar 2007 overgår til kommunevej.

Med baggrund i de drøftelser der er ført mellem Ribe Amt og Ribe Kommune på vejområdet, er der enighed om det ulogiske i, at denne vejforbindelse foreslås nedklassificeret til kommunevej.

Dette synspunkt begrundes i, at forbindelsen allerede i dag udgør en vigtig trafikkorridor med forbindelse fra det sydvestjyske område til den sydlige motorvejsforbindelse ved landegrænsen. Ruten indgår således som en aflastning af de øvrige hovedlandeveje i Sønderjylland, herunder E 45 og rute 11, der i forvejen er stærkt trafikerede.

Endvidere gøres opmærksom på, at forbindelsen indgår som en vigtig rute for en lang række vestjyske virksomheder med samhandel på det Europæiske marked. Ligeledes indgår forbindelsen fra det tyske motorvejsnet til videre fordeling af turistkørslen til og fra Rømø og øvrige vejforbindelser til sommerhusområderne langs Vestkysten.

Når ruten i dag er så hyppig benyttet skyldes det endvidere logistikken, herunder tids- og energibesparelsen ved at benytte rute 179/175, frem for den alternative rute 24 fra Ribe til frakørsel 68 på motorvej E 45. Det synes derfor uhensigtsmæssigt, at forbindelsen med det foreliggende forslag vil blive opdelt på de 3 nye fremtidige kommuner bestående af Esbjerg, Tønder og Aabenraa som ruten gennemløber.

Ribe Amt og Ribe Kommune skal derfor foreslå Trafikministeriet at Rute 179/175 optages som hovedlandevej og at forslaget medtages i det høringssvar, der vil blive fremsendt Folketingets Trafikudvalg, i forbindelse med det videre lov arbejde.

Venlig hilsen

Laurits Tørnæs
amtsborgmester

Preben Rudiengaard
borgmester

Kopi er sendt til: Esbjerg- Bramming- Tønder- og Tinglev kommuner.
Sønderjyllands amt, samt Kommunernes Landsforening.

Borgmesterkontoret

Giørtz Plads 6760 Ribe - Tlf. 79898989 - Fax. 79898990 - www.ribekommune.dk

Trafikministeriet
1. Kommissorium

25. Jan. 2005



RINGKØBING KOMMUNE

Teknisk Forvaltning

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

10 JAN. 2005

Betjentstuen

Rådhuset, Ved Fjorden 6
6950 Ringkøbing
Tlf. 99 75 99 75
Fax 99 75 93 09
www.ringkobing.dk
teknisk@ringkom.dk

Den 6.1.2005
J.nr. 04120093
Sagsbehandler:
Niels Aage Nielsen

Vedrørende "Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. - (udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen)"

Bilag til § 6 i "Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v." indeholder en fortegnelse over de landeveje, der pr 1. januar 2007 klassificeres som hovedlandeveje.

For så vidt angår fordeling af landeveje i Ringkøbing Kommune betyder forslaget, at følgende landeveje klassificeres som hovedlandeveje:

Vej nr.:	Rute nr.:	Navn:	Længde:
349	28	Røgind - Skjern	7,227 km
418	15/28	Ringkøbing - Holstebro	16,700 km

Lovforslaget betyder således, at i alt 23,927 km landeveje klassificeres som hovedlandeveje, medens 31,649 km landeveje klassificeres som kommuneveje.

For det afmærkede primære rutenet betyder lovforslaget, at rute 28, som forløber fra Vejle over Billund, Grindsted, Tarm, Skjern, Ulfborg til Lemvig, over en strækning på 6,668 km (vej nr: 419) nedklassificeres som kommunevej, hvor den før "LF 165 96/97 vejaftalen" var klassificeret som hovedlandevej.

Ekspeditionstider:
Mandag - Onsdag 10 - 14
Torsdag 10 - 17
Fredag 10 - 14
Telefontider:
Mandag - Onsdag 08 - 15

Med en opklassificering af landevej 418 (rute 16) til hovedlandevej vil vej nr. 419, nedklassificeret til kommunevej, skulle afvikle den hovedlandevejstrafik, der naturligt forløber mellem hovedlandevejene 404 (rute 15), 349 (rute 28) og 418 (rute 15/28), hvilket Ringkøbing kommune ikke finder rimeligt.

For en opklassificering af vej nr. 419 taler endvidere, at der bevares en sammenhæng af det overordnede vejnet og en ensartethed af hele forløbet af rute 28 mellem Vejle og Lemvig.

For så vidt angår rute 15 indebærer lovforslaget, at strækningen fra Århus over Silkeborg, Herning til Ringkøbing forbliver som hovedlandevej, medens det videre forløb af rute 15 til Søndervig (Vesterhavet) nedklassificeres som kommunevej. Det bemærkes, at også denne strækning, såvel som det videre forløb mod syd over Holmsland Klit før "LF 165 96/97 vejaftalen" var klassificeret som hovedlandevej.

Ringkøbing Kommune finder også her, at vej nr. 372 bør opklassificeres som hovedlandevej på strækningen fra Ringkøbing til Søndervig, således at der bevares en sammenhæng af det overordnede vejnet og en ensartethed af hele forløbet af rute 15 mellem Århus og Søndervig (Vesterhavet).

Holmsland Kommune kan tilslutte sig de synspunkter, Ringkøbing Kommune har anført for så vidt angår en opklassificering af vej nr. 372 som hovedlandevej til Søndervig (Vesterhavet). Det synes helt naturligt, at hovedlandevejsnettet føres helt ud til kysten i lighed med andre egne af landet og dermed skaber forbindelse til de gennemgående kommuneveje, der med baggrund i såvel geografi som infrastruktur har karakter af overordnet vejnet. Der tænkes her på det gennemgående vejforløb langs Vestkysten. Alene i Holmsland Kommune nedklassificeres ca. 40,9 km af dette vejforløb fra landevej til kommunevej.


Desuden taler såvel trafikintensiteten som nationale turisterhvervsinteresser for opklassificering af strækningen Ringkøbing – Søndervig. Årsdøgntrafikken på strækningen har de seneste år været omkring 7.000 køretøjer i døgnet og forventes at stige til omkring 8.000 køretøjer i døgnet i år 2010. Julidøgntrafikken i 1999 og 2002 på stræk-

ningen var på 14.000 køretøjer i døgnet. Altså en ganske betragtelig trafikbelastning - og dermed betydning!

Ringkøbing, den 5/1 2005


Hans Østergård
borgmester

Hvide Sande, den 6/ 1 2005


Iver Enevoldsen
borgmester

Kopi af nærværende brev er sendt til KL og Vejdirektoratet



RYSLINGE KOMMUNE

10503
10504

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

- 4 JAN. 2005

Betjentstuen

Dato

3. januar 2004

J.nr.

Sagsbeh.

Direkte tlf. nr.

E-mail.

Ændringsforslag til Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Kl har med skrivelse af 7. december 2004 opfordret Kommunerne til at fremsende synspunkter på lovændringen på vejområdet direkte til Trafikministeriet.

Ryslinge Kommunes Udvalg for teknik og miljø har på sit møde den 21. december 2004 vedtaget at anbefale, at amtsvejstrækningen Gislev-Ringe opklassificeres til statsvej.

Der vedlægges kopi af udvalgets sagsbehandling.

Venlig hilsen


Jørgen Andersen

Kopi er tilsendt KL.

5
1-05
Trafikmin. 1. kontor
Jnr. 2400 - 1
Dok. 32 2 1

Opståen

I forbindelse med strukturreformen bliver den fremtidige vedligeholdelse af de nuværende amtsveje fordelt mellem stat og de nye kommuner.

For Ryslinge Kommune betyder det:

Ldv. 704 Nyborg – Bøjden (gennem Gislev og Kværndrup) opklassificeres til "statsvej"

Ldv. 602 Ørbæk – Ringe (gennem Fjellerup og Ryslinge) overgår til kommunevej.

Ldv. 732 Gislev – Fjellerup overgår til kommunevej.

Det nuværende A9 er benævnt som nuværende hovedlandevej.

Oplysninger

KI opfordrer i en skrivelse af 7. december 2004 til, at de kommuner der måtte have bemærkninger til fordeling af amtsvejene selv meddeler dette direkte til Trafikministeriet med kopi til KL, inden høringsfristen ophører 7. januar 2005.

KL anmoder samtidig om at få oplysninger om, der vedrørende amtets veje og bygværker er et særligt vedligeholdelsesefterslæb, som KL skal være opmærksom på i de igangværende forhandlinger med ministeriet om den samlede økonomiske kompensation for overtagelse af amtsvejene.

Teknisk afdelings bemærkninger

Det må forventes at færdiggørelse af motorvejen vil medføre, at den nuværende A9 nedklassificeres til kommunevej, som overdrages til fremtidig kommunal vedligeholdelse.

At opklassificere strækningen Nyborg-Bøjden vurderes at være hensigtsmæssigt. At nedklassificere strækningerne Ørbæk-Ringe og Gislev-Fjellerup er mindre hensigtsmæssigt, da det må påregnes at blive en ualmindelig belastet kommunevej, fordi mange vil benytte netop denne strækning for at komme hurtigst mulig til motorvejen i Ringe. Det bør overvejes at anbefale, at strækningen Gislev-Ringe også opklassificeres til statsvej.

**Teknisk Afdeling Indstilling.**

Fremsætte til drøftelse i udvalget uden indstilling

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning:

21. december 2004

Udvalget anbefaler, at strækningen Gislev-Ringe opklassificeres til statsvej.

05.01.30p21-0003



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

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 kommunesamarbejdets 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 trafikmønstret 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 seks 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. I et regionalt perspektiv er disse byer 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 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 forholdsvist 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 den gennemsnitlige turlængde også tyder på, da en tur på disse landeveje svinger mellem 44 og 58 km. Ruten er en vigtig tværgående forbindelse i det østlige Sjælland, og den har betydning for erhvervslivets transportmuligheder, da den giver forbindelse til det nationale og internationale motorvejsnet E45/E55. Ruten har også regional betydning i forhold til forbindelserne mod det vestlige Sjælland. Det fleksible arbejdsmarked understøttes ligeledes, da mange borgere benytter strækningen i forbindelse med pendling mod hovedstadsområdet.

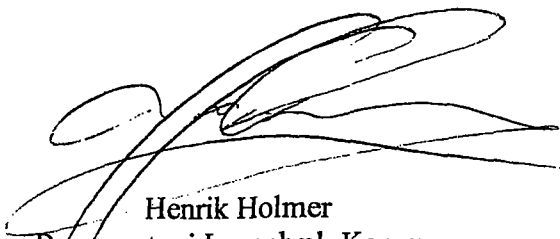
- Endelig udtrykkes der ønske om, at strækningen fra Præstø over Fakse og Karise vejnummer 604, opklassificeres til statsvej sammen med vejnummer 529 til Køge, således at statsveje forbinder området til havnen i Køge, som er en vigtig havn for regionens erhvervsliv.

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



RØDEKRO KOMMUNE
 Hørvejen 8, 6230 Rødekro
 Tlf. 73 36 36 36. Telefax 74 66 29 80. Giro 1 03 67 26
 Hjemmeside: www.roedekro.dk
 Emailadresse: epost@roedekro.dk

Rødekro, den 3. januar 2005
 Afdeling/udvalg: Teknisk Afdeling
 Sagsbehandler: Hans Knudsen
 E-mail: hk@roedekro.dk
 Direkte-telefonnr.: 73363627
 Sags. nr.: /dok. nr. 374812

Trafikministeriet
 Frederiksholms Kanal 27
 1220 København K

12 JAN 2005
 12 JAN 2005
 12 JAN 2005

Vedr.: Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Lovændringerne på vejområdet i forbindelse med implementering af strukturreformen blev 1. december 2004 udsendt i officiel høring med frist den 7. januar 2005.

Kommunernes Landsforening vil som høringsberettiget indsende høringssvar, men ser sig ikke i stand til at tage stilling vedrørende overdragelse af konkrete vejstrækninger og har derfor rettet henvendelse til kommunerne med opfordring til at kommunerne fremsender eventuelle bemærkninger vedrørende fordelingen direkte til Trafikministeriet.

I den anledning opfordres herved til, at eksisterende hovedlandeveje ikke overdrages til kommunerne.

I Rødekro kommune anbefales, at hovedlandevej 324 (rute 24) fra motorvejsafkørsel Rødekro/Aabenraa med forbindelse til vestkystområdet overtages af staten.

Yderligere bør det overvejes om landevej 501 (rute 175/179), som er en stærkt benyttet forbindelse fra grænsen via Ribe til ferieområdet ved vestkysten, bør overtages af staten.

En statslig overtagelse af de nævnte vejstrækninger kan begrundes i, at begge ruter har stor regional betydning.

Uanset hvilken fordeling, der måtte fremkomme, er det vigtigt, at der sker den nødvendige økonomiske udligning.

Med venlig hilsen

Henrik Martinsen
 Teknisk chef

Kopi til Kommunernes Landsforening, Weidekampsgade 10, Postboks 3370, 2300 Kbh. S.

Folketinget
Indenrigsministeriet
Christiansborg
1240 København K.

Den 6. januar 2005

Fastlægnings af det kommende statslige og regionale vejnet.

På vegne af de nuværende Skive, Sallingsund, Sundsøre og Spøttrup kommuner vil jeg gerne med dette brev kvittere for forslaget om fastlæggelse af det kommende statslige og regionale vejnet.

Ovennævnte kommuner har sammen med 5-6 øvrige kommuner i det midt og vestjyske område gentagne gange gjort opmærksom på at der med Folketingets beslutning om udbygning af rute 18 som motorvej fra Hemning mod Vejle vil opstå et nyt fokuspunkt for den sydgående trafik fra den midterste og nordlige del af Viborg Amt.

På vegne af bl.a. borgmestrene for Hanstholm, Morsø, Sallingsund, Spøttrup, Sundsøre, Thisted, Skive, Vinderup, Aulum-Haderup og Hemning kommune fik vi i august md. 2003 udarbejdet rapporten: "Rute 34 - Vejen til Europa", som blev sendt til Folketingets Trafikudvalg og samtlige folketingskandidater i Ringkøbing og Viborg amter.

Med den nye kommune- og regionsstruktur vil såvel rute 26 som rute 34 formentligt overgå til statsvej.

Vi kunne godt have ønsket os at eksempelvis den nuværende amtslige vej mellem Skive og Hobro også blev gjort til statsvej men er overordnet meget tilfredse og glade for at rute 34 i lighed med rute 26 overgår til statsvej.

Borgmestrene, kommunalbestyrelserne og erhvervslivet i ovennævnte kommuner har en forventning om at strækningen fra Hanstholm i nord til Herning i syd snarligst vil blive realiseret i form af en "2+1" vej, ligesom vi, jfr. tidligere skrivelser og møder med Folketingets trafikudvalg henleder opmærksomheden på at den skitserede "Stoholm-løsning" på rute 26 vil kunne finansiere hele denne udbygning og til betydeligt større gavn for områdets erhvervsliv og privatbilisme.



SKIVE
KOMMUNE

Borgmesteren

Østergade 20

4700 Skive

Tlf. 9975 9975

Fax 9975 9975

E-mail: skive@skive.dk

Internet: www.skive.dk

Borgmesteren

Vi håber ligeledes at der i forbindelse med den kommende overgang fra amtsveje til henh. kommunale og statslige veje ligeledes vil ske en registrering af de nuværende amtsveje, således at de afsatte midler til vejene vil blive overført til henh. stat og kommune, så borgeme ikke vil opleve forringelser i f.t. den standard, der er på vejområdet i dag.

Så foreløbig tak for Jeres medvirken i at kunne fremme vores fælles ønske om at komme tættere på resten af Europa i form af dels en statsliggørelse af rute 34 og den kommende snarlige udbygning af såvel rute 26 som 34 i form af en "2+1" vej.

Med venlig hilsen



Per Jeppesen
borgmester

Brev sendt til Indenrigsministeriet, Folketingets Trafikudvalg samt KL.

Per Jeppesen

7801



**Skævinge
Kommune**

Modtaget i 1. kontor

15 DEC. 2004

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Teknisk Afdeling

Harløsevej 20
3320 Skævinge

telefon
48272022

fax
48272020

e-mail
teknisk@skaevinge.dk

hjemmeside
www.skaevinge.dk

åbningstid
mandag - onsdag 9-15
torsdag 9-18
fredag 9-12

9. december 2004
Sagsid. 17691
Sagsbehandler: Anders Koustrup Sørensen

Høringssvar om ny struktur på vejområdet

På foranledning af KL fremsendes hermed Skævinge Kommunes bemærkninger til fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Som bekendt er der i regeringens strukturreform bl.a. lagt op til en ny struktur på vejområdet. De funktioner der i dag varetages af amterne i forhold til veje skal deles mellem stat og kommuner, mens de nye regioner ikke skal spille nogen rolle i forhold til vejene.

Det fremgår af "Det nye Danmark",

- at de mest overordnede amtsveje overføres til staten,
- at alle andre veje (kaldet lokalt orienterede veje) overføres til kommunerne.

Efter vores opfattelse må de strækninger af de nuværende amtsveje, der forløber gennem Skævinge Kommune betegnes som overordnede. Det drejer sig om Amtsvejen på en strækning af ca. 7,5 km og Hovedvejen på en strækning af ca. 3 km. Trafikmængden på disse veje er forholdsvis stor, og trafikken er overvejende gennemkørende trafik, som kører til andre kommuner og egnsdelecentre. Amtsvejen er bl.a. vejforbindelse til regionalsøtransportcenteret i Hundested. Både Hovedvejen og Amtsvejen er tillige transportkorridor for erhvervslivet.

Organisering, overvågning samt beredskab for vintervedligeholdelse vil skulle opprioriteres, det vil indebære en betydelig omlægning af den måde, hvorpå kommunen generelt har organiseret sin vejforvaltning.


Udover den daglige drift vil kommunen skulle afsætte betydelige ressourcer til vedligeholdelse af vejkapitalen og nyanlæg mm. Det drejer sig primært om fornyelser af asfalt/slidlag samt nye anlæg til eksempelvis højnelse af trafiksikkerheden.

20/12-04
1. kontor
Jnr. 400
Dok. 19

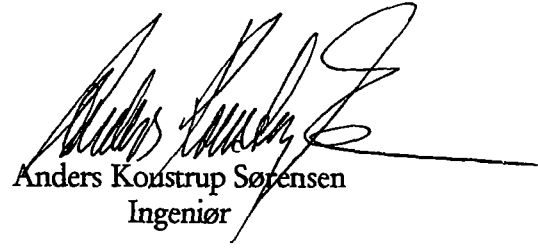


Vores konklusion er derfor, at en effektiv vejforvaltning med de krav, der stilles til fremkommelighed og sikkerhed på de overordnede amtsveje må fordre, at der er tilknyttet midler til drift- og vedligeholdelse samt personaleressourcer med den nødvendige kompetence inden for området. Denne opgave har staten - for de nævnte vejstrækninger - og efter vores skøn bedst mulighed for at håndtere.

Venlig hilsen



Simon Rasmussen
Forvaltningschef



Anders Korstrup Sørensen
Ingeniør

cc.: KL, Weidekampsgade 10, 2300 København S



Sorø Kommune

Udvalget for teknik og miljø

11808
11809

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Rådhusvej 8, 4180 Sorø
Tlf. 57 87 01 00
Fax 57 87 03 85
Giro 5 00 76 66

Eksp. Tid:
Man. -Fre 10.00-13.00
Tors. Tillige 14.00-17.00

J.nr. 05.01.30G01 / 2004-0

Dato: 05.01.2005

Høringssvar - Lovforslag på vejområdet i forbindelse med implementering af strukturreformen.

Sorø kommunes Udvalg for teknik og Miljø har forholdt sig til lovforslaget vedrørende 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, Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

I den forbindelse har udvalget besluttet, at meddele Trafikministeriet følgende høringssvar. Sorø kommune har taget lovforslaget til efterretning, men med en opfordre Trafikministeriet om, at vejstrækningen fra Stignæs til Vestmotorvejen (via Sorø) opklassificeres til statsvej med begrundelse i den overordnede status som industriområdet omkring Stignæs får i fremtiden, at der i lovforslag tages højde for de økonomiske konsekvenser et eventuelt vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på det nedklassificerede amtsvejnet kan have for kommunen.

Beslutningsark vedrørende sagens politiske behandling er vedlagt.

Nærværende høringssvar er fremsendt i kopi til KL.

Venlig hilsen


Søren Gottfredsen
Udvalgsformand


Ole Bay
Teknisk Chef



Sorø Kommune

Beslutningsark

Behandlet i Udvalget for Teknik og Miljø	
Dato: 21. december 2004	Åben del

Sag nr. 145.

Høring – Lovforslag på vejområdet i forbindelse med implementering af strukturreformen.

Via KL anmodes kommunerne inden den 7. januar 2005 om, til Trafikministeriet, at komme med bemærkninger til det fremsendte lovforslag på vejområdet.

Lovforslaget omhandler ændringer i følgende love:

- 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.
- Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Lovforslaget bilægges i sagen.

Det fremtidige hovedlandevejsnet

I henhold til lovforslaget opklassificeres følgende landevej (nuværende amtsvej), som delvist ligger i Sorø Kommune til hovedlandevej (statsvej) pr. 1. januar 2007.

- Holbæk – Sorø (vejnr. 145)
fra km 3:0334 (Holbækmotorvejen) til km 32:0327 (Vestmotorvejen).

Alle øvrige amtsveje i Sorø Kommune nedklassificeres til kommuneveje.

Området på Stignæs er i regionplanen og kommuneplanen (Skælskør) udlagt til tung og risikobetonet industri, og giver med sin adgang til Agersø Sunds dybe vand, mulighed for placering af en dybvandshavn. Med denne betragtning for øje skal Teknik- og Miljøafdelingen udtrykke bekymring for, at adgangsvejen fra det overordnede statsvejnet (Vestmotorvejen) til Stignæs ikke indgår i det fremtidige statsvejnet.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser drøftes i øjeblikket med de kommunale parter jf. Vejledning om Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT). Dette indebærer, at der vil kunne ske ændringer i de anførte skøn for de økonomiske konsekvenser, når lovforslaget fremsættes for Folketinget den 26. januar 2005.

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.

Fordelingen af amternes udgifter mellem kommunerne og staten sker på grundlag af en fordelingsnøgle (udtrykt ved amternes udgift til drift opgjort i forhold til bl.a. vej- og sporlængder, trafikar-



Sorø Kommune

Beslutningsark

Behandlet i Udvalget for Teknik og Miljø	
Dato: 21. december 2004	Åben del

bejde, andel af tung trafik samt areal og bygværker), der afspejler de faktiske udgiftsdrivende faktorer på veje, der overføres til henholdsvis kommunerne og staten.

I henhold til det fremstillede lovforslag tages der ikke højde for et eventuelt vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på det nedklassificerede amtsvejnet. Sorø Kommune skal derfor udtrykke betænkelighed ved, at den fremtidige nedklassificering ud over de allerede opstillede fordelingsprincipper, ikke ligeledes tager udgangspunkt i de konkrete tilstandsvurderinger af amtsvejnettet.

Indstilling:

Teknik- og Miljøafdelingen indstiller,

- at lovforslaget 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" tages til efterretning,
- at der til Trafikministeriet fremsendes høringssvar, med opfordring til, at vejstrækningen fra Stignæs til Vestmotorvejen (via Sorø) opklassificeres til statsvej med begrundelse i den overordnede status, som industriområdet omkring Stignæs får i fremtiden,
- at der til Trafikministeriet fremsendes høringssvar med bemærkning om, at der i lovforslag tages højde for de økonomiske konsekvenser, et eventuelt vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på det nedklassificerede amtsvejnet kan have for kommunen.

05.01.30G01/2004-00945

Sag nr. 145.

Indstillingen tiltrådt.

Sønderborg Kommune



Trafikministeriet
Frederiksholm Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET

10 JAN. 2005

Betjentstuen

Direktionen
Rådhuset
6400 Sønderborg
Tlf.: 74 12 64 00
Fax: 74 12 64 02
E-mail: raadhuset@sonderborg.dk

Dato: 6. januar 2005

Vor ref.: EHN/bg-h

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen

På vegne af Sønderborgområdets kommuner - Augustenborg, Broager, Gråsten, Nordborg, Sundeved, Sydals og Sønderborg - skal vi hermed komme med følgende bemærkninger til lovforslaget om ændring af offentlige veje (Trafikministeriets udkast af 1. december 2004):

Man har i lovforslaget foreslået at lade rute 8 (ldv. 316) på strækningen fra Sønderborg til Kruså overgå til kommunevej. Ligeledes indebærer lovforslaget, at rute 405 (ldv. 517) Bro-Nordborg overgår til kommunevej.

Endelig er der i lovforslaget ikke taget stilling til betaling for vedligeholdelse af Chr. X's bro i Sønderborg.

I bemærkningerne til lovforslagets § 6 er der tilkendegivet følgende vedrørende 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 erhvervcentres logistik og distributionsystemer.*
- *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.*



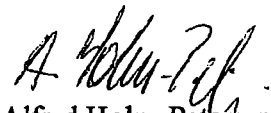
Da begge de ovenfor anførte vejstrækninger til fulde falder ind under disse kriterier, skal man anmode om, at de bliver overtaget af staten. Som en yderligere begrundelse for, at rute 8 (ldv. 316) bør overtages af staten, skal anføres, at der kun er et halvt tilslutningsanlæg mellem rute 41 og E45. Dette indebærer betydelig omvejskørsel for trafik mod/fra syd.


Det kan oplyses at rute 8 (ldv. 316) mellem Sønderborg og Kruså bærer en trafikbelastning, der generelt er på niveau med - og på delstrækninger større end - rute 41 (ldv. 319) Aabenraa-Sønderborg. På rute 8 er der endvidere en meget omkostningstung klapbro ved Egernsund, men det er alene Aabenraa-Sønderborg-Fynshav, der er udpeget som statsvej. Sønderjyllands Amt arbejder med planer om en ny motorvej mellem E45 ved Kliplev og Sønderborg til aflastning af begge disse ruter. Først når motorvejen er etableret, kan der være basis for at drøfte en nedklassificering af disse ruter til kommuneveje.

For så vidt angår rute 405 (ldv. 517) på strækningen Bro-Nordborg, betjener den en af Danmarks største erhvervsvirksomheder (Danfoss) og må derfor klart være omfattet af kriterierne. Også denne vej bærer en trafikbelastning, der er på niveau med - og på delstrækninger større end - rute 41 (ldv. 319) Aabenraa-Sønderborg.

Endelig skal nævnes, at vi anser det som en selvfølge, at staten overtager Sønderjyllands Amts forpligtelser med hensyn til betaling for Fynshav Færgenhavn og af halvdelen af udgifterne til vedligeholdelsen af Chr. X's bro. Vi skal derfor anmode om, at disse forhold bliver medtaget i lovforslaget.

Med venlig hilsen


Alfred Holm-Petersen
kommunaldirektør


Steen B. Laursen
teknisk direktør

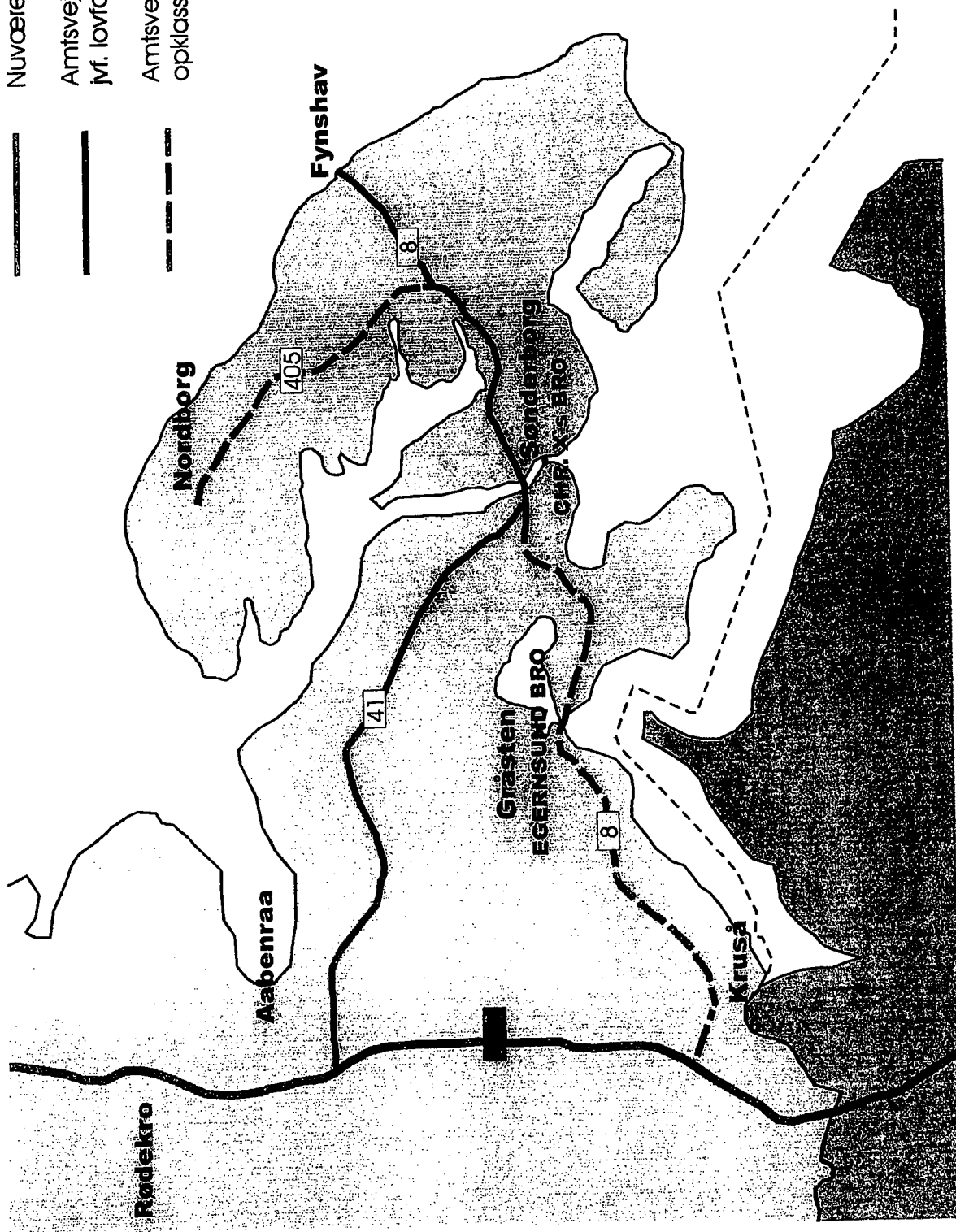
Bilag 1 – Vejkort

Bilag 2 – Årsdøgnstrafik 2000

Kopi tilstillet:

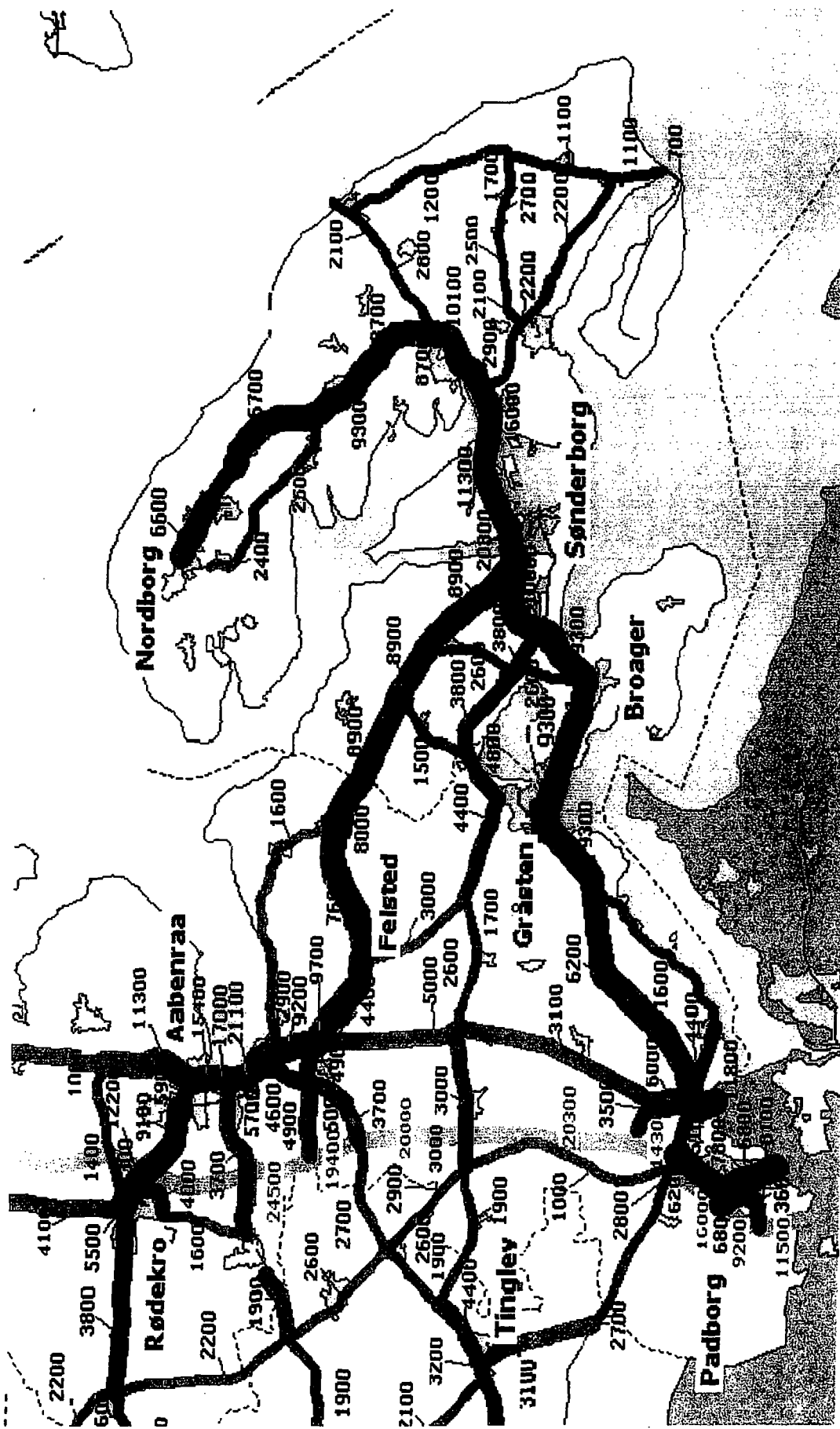
Kommunernes Landsforening
Augustenborg Kommune
Broager Kommune
Gråsten Kommune
Nordborg Kommune
Sundeved Kommune
Sydals Kommune

- Nuværende hovedlandevej
- Amtsveje der opklassificeres
jf. lovforslag
- - - Amtsveje der ønskes
opklassificeres



Kopi af

Årsdøgnstrafik 2000
Sønderjyllands Amt, Vejvæsenet – januar 2000



Modtaget i 1. kontor

23.12.2004

TINGLEV KOMMUNE
 BYRÅDET

 Trafikministeriet
 Frederiksholms Kanal 27
 1220 København K

Rådhuset
 Tinglev Midt 2
 6360 Tinglev
 Tlf.: 73 34 35 36
 Fax: 74 64 20 24

 Giro: 5 01 00 55
 Bankkonto: Sydbank
 8061-290610-9

 www.tinglev.dk
 raadhuset@tinglev-kommune.dk

Den 22. december 2004

 Journalnr.: 00.18.00P20-0001
 Brevnr.: 283723

 Vor ref.: Aksel Møller Nielsen
 Direkte tlf.: 73 34 36 15

Udkast til lovforslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.m.

Tinglev byråd har gennemgået udkast til lovforslaget og skal i den forbindelse fremkomme med bemærkninger til omfanget af vejstrækninger, der klassificeres som hovedlandeveje pr. 01. januar 2007, som det fremgår af §6, stk. 3 i udkast til lovforslaget og tilhørende bilag.

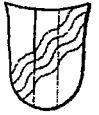
Det på bilag angivne omfang af hovedlandeveje pr. 01. januar 2007 i Sønderjyllands Amt er en væsentligt reduktion i forhold til det nuværende net af primærveje i amtet.

Tinglev byråd finder ikke at udkast til lovforslaget, for så vidt angår udpegning af de mest overordnede veje i Sønderjyllands Amt som hovedlandeveje i statslig regi, lever op til bemærkningerne til lovforslaget. Dels er der ikke fuldt ud taget hensyn til at veje, der indgår i erhvervslivets transportkorridorer, forudsættes overført til staten, og dels er der ikke taget hensyn til at veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, forudsættes overført til staten.

Tinglev byråd finder, at det bør være en statslig opgave at forestå og udbygge et overordnet vejnet, der kan danne grundlaget for fordeling af den omfattende godstrafik og turisttrafik over landegrænsen ved grænseovergangene på motorvej E45 samt i Kruså og Padborg.

Denne trafik mellem landegrænsen og Jyllands vestkyst fordeler sig aktuelt på ruterne 8, 401, 175/179 og 24 og det skal især fremhæves, at rute 175/179 mellem motorvejsafkørsel 73 på motorvej E45 og Ribe har en lastvognstrafik på ca. 1000 køretøjer pr. døgn.

3/1-05 Trafikministeriet
 JMS/SJK
 Dok. 27



Tinglev byråd skal således opfordre til, at der i lovforslaget også indarbejdes klassificering af følgende vejforbindelser som hovedlandeveje:

- A) Den samlede vejstrækning fra afkørsel 73 på motorvej E45 ved Kliplev ad rute 481 (ldv.556) frem til rute 175/179 (ldv. 501) og ad denne rute (ldv. 501) til rute 24 (ldv 325) sydøst for Ribe.
- B) Vejstrækningen fra rute 170 (ldv. 305 m. fl.) i Kruså ad rute 8 (ldv. 317) til Tinglev.

Ad A):

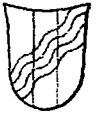
Denne vejforbindelse kan fungere og udbygges til en samlet overordnet transportkorridor for godstrafikken mellem E45 og Ribe /Esbjerg og for turisttrafikken til Rømø og Ribe m.m. Det skal især fremhæves, at der ikke er byggenemfarter på den samlede foreslåede vejstrækning.

Først og fremmest vurderes det, at der fortsat – på trods af etablering af motorvej E20 fra Kolding og Esbjerg - er en væsentlig del af lastvognstrafikken, der vælger en mere direkte vejforbindelse på grund af en korte køretid og af logistiske årsager. En sådan overordnet transportkorridor vil især aflaste trafikken på rute 401 og rute 24, der begge har byggenemfarter, der må vurderes dels at udgøre større risici for trafikken og dels at forlænge køretiden.

Ad B):

Idet det må antages, at der skal etableres et nyt overordnet rutenet på statsvejene befrygter Tinglev byråd, at trafikken gennem Tinglev by vil blive forøget væsentligt i forhold til et overordnet rutenet, der kan lede trafikken mere direkte mellem motorvej E45 og Tønder-området udenom Tinglev by. Tinglev byråd skal i den forbindelse gøre opmærksom på at der tidligere - i statslig regi - har været planlagt en mere direkte forbindelse vest om Tinglev by til Tønder og at der i forbindelse hermed blev gennemført ekspropriation af arealer hertil.

Tinglev Byråd skal endvidere ikke undlade at påpege, at lovforslaget indebærer, at den nuværende primærvej rute 8 fra Kruså til Sønderborg - som den eneste vejstrækning på en primær rute, der via færgerute danner ruteforbindelser mellem landsdelene over Storebælt - ikke bliver klassificeret som hovedlandevej.



Rute 8 udgør på denne strækning en del af ruteforbindelsen mellem landegrænsen og Storebæltsbroen, samt via rute 44 og rute 9 en del af ruteforbindelsen til færgeruten over Storebælt mellem Langeland og Lolland og er dermed af betydning for trafikken mellem landsdelene.

Venlig hilsen

Susanne Beier
Borgmester

Morten Kyhl Knudsen
kommunaldirektør

18510



TJELE KOMMUNE

Rådhus Allé 2 Ørum 8830 Tjele

Åbningstider:
 Man-ons 10⁰⁰-15⁰⁰
 Torsdage 10⁰⁰-17³⁰
 Fredage 10⁰⁰-13⁰⁰

Telefon: 8999 9999 Telefax: 8999 9900 E-mail: Tjele@tjele.dk www.tjele.dk Giro: 4 00 97 46

Trafikministeriet
 Frederiksholm Kanal 27
 1220 København K

INDKOMST
 3 1 JAN 2005
 20 0 00 00 00

Udvalget for Teknik og Miljø

Reference Grethe Kruse
 Direkte 89999986
 E-mail GretheKruse@tjele.dk

Sag nr. 05.00.00G01-23388
 Dato 27. januar 2005

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen

I forbindelse med strukturreformen skal kommunerne overtage 80% af amternes veje og Staten resten.

I Tjele Kommune betyder ændringen, at Kommunen overtager ca. 37 km amtsveje samt 3 broer og 4 gennemløb.


Viborg Amt har fremsendt datablade for vejstrækningerne, som viser, at vejene er pænt vedligeholdt med restlevetider på 2 - 8 år. Broerne er også godt vedligeholdt og i en fin stand.

Udvalget for Teknik og Miljø har på den baggrund vedtaget at tage sagen til efterretning.

Kopi af dette brev er sendt til:

KL, Weidekampsgade 10, 2300 København S.

Med venlig hilsen


 Eigi Jensen
 Udvalgsformand


 Per Christensen
 Teknisk Chef

1
 2-05
 Trafikministeriet, Ø. Kommuner
 J.nr. 400 = 1
 Dok. 144

Tørring-Uldum Kommune



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Teknisk Afdeling
06.01.05

Vedr. Forslag til udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej - ekspropriationslovgivningen.

Set i lyset af ministeriets 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 " har Tørring - Uldum Kommune den 5. jan. 2005 gennemgået og drøftet forslaget, specielt afsnittet omkring oplisting af landeveje der pr. 1. jan. 2007 overgår til statens administration.

Der er i bemærkningerne til lovforslaget tilkendegivet følgende vedr. de amtsveje, der skal overgå til staten.

- Den ny struktur skal sikre et sammenhængende vejnet mellem de større byer, transportknodepunkter og internationale trafikforbindelser.
- Statsvejnettet skal sikre effektive forbindelser til/fra de vigtigste trafikknudepunkter herunder havne, lufthavne og grænseovergange.
- Veje med 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.

Tørring-Uldum Kommune ønsker hermed med udgangspunkt i de anførte udpegningskriterier at tilkendegive overfor Trafikministeriet, at vi finder, at hele rute 30, Diagonalvejen vest for motorvejen E45, bør klassificeres som statsvej, idet denne vej er en del af Diagonalvejen fra Horsens til Billund, hvor den midterste strækning Ølholm - Riis i dag er en statsvej.

Med venlig hilsen

Kirsten Terkilsen
Borgmester

Jesper Thyrring-Møller
Kommunaldirektør

06
06.01.05

3174

Modtaget i 1. kontor

17 DEC. 2004

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Klassificering af hovedlandeveje i forbindelse med strukturreformen

Kommunen har ved brev af 7. december 2004 modtaget kopi af Trafikministeriets udkast af 1. december 2004 til fordeling af de nuværende amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

16. december 2004

Side: 1/2

Kommunen har følgende bemærkninger til klassificering af vejstrækninger:

J. nr.: 05.13.00G01

Fredericiavej

I bilaget "Landeveje der klassificeres som hovedlandeveje pr. 1. januar 2007" er anført, hvilke veje i Vejle amt, der omklassificeres til hovedlandevej.

Kontaktperson:

Benny Christiansen

Lokaltlf.: 76 44 49 79

Lokal fax: 76 44 50 02

E-post: bhc@vejle.dk

Det er ikke anført, at vejnr. 341, Fredericiavej-Damhaven, på strækningen fra motorvejsfrakørslen til krydset Damhaven-Boulevarden skal være hovedlandevej.

Kommunen vurderer, at det må skyldes en misforståelse. Strækningen er pr. 12. august 2004 nedklassificeret til amtsvej. På det i materialet medsendte kortbilag "Bilag 1 Kort over hovedlandeveje pr. 1. januar 2007" er strækningen vist som værende hovedlandevej.

Børkopvej

Kommunen mener, at den nuværende rute 28, motortrafikvejen fra Vejle til Fredericia (Børkopvej) inkl. landevejen fra Børkopvej til motorvejstilslutningen (Fredericiavej), i fremtiden bør have status som hovedlandevej.

Strækningen er forbindelsesvej mellem motorvejsnettet og erhvervsområdet og havnen i Fredericia og som sådan en vigtig transportkorridor for erhvervslivet. Den er ligeledes adgangsvej til Shell olieraffinaderiet ved Fredericia.



vejle

KOMMUNE

Trafikministeriet, 1. kontor

J.nr. SJ 400.1

Dok. 20 8 X

Teknisk Forvaltning · Vejafdelingen

Kirketorvet 22 · 7100 Vejle · Tlf.: 76 444 000 · Fax: 76 445 002

Tekniskforvaltning@vejle.dk · www.vejle.dk

Åbningstider: mandag-onsdag kl. 9-14, torsdag kl. 9-17, fredag kl. 9-14

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Ølgod, den 6. januar 2005
J.nr.:
Sagsbehandler:
Søren B. Jensen, Ølgod Kommune
Vestergade 10, 6870 Ølgod
Direkte telefon: 75 24 78 59
E-post: sbj@oelgod.dk

Fordeling af amtsveje i forbindelse med strukturreformen.

Kommunernes Landsforening har opfordret kommunerne til at kommentere "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".

Nærværende skrivelse omhandler Blåbjerg, Blåvandshuk, Helle, Varde og Ølgod kommuners vurdering af amtsvejenes fordeling mellem stat og kommuner samt den økonomiske kompensation i forbindelse med vejovertagelsen.

Nævnte kommuner er enige om at anbefale:

-at rute 12 fra Esbjerg til Varde overtages af staten i stedet for kommunerne. Baggrunden herfor er at ruten i stort omfang betjener pendlere mellem Esbjerg og Varde samt erhvervslivets adgang til Esbjerg Havn og nordlige industriområder.

Som konsekvens af denne store trafikbelastning har amtet, de senere år, ombygget flere vejanlæg og rundkørsler på rute 12, af hensyn til en effektiv og sikker trafikafvikling.

-at den økonomiske kompensation, i forbindelse med overdragelse af amtsvejene, opgøres på baggrund af faktiske sporlængder. Dette princip sikrer bla. at kantbaner, ramper, krybespor, cykelbaner, nødspor m.v. indgår i opgørelserne.

Denne beregningsmåde blev i øvrigt også brugt i forbindelse med at en række statveje blev overdraget amterne i 1998.

et 11
rub

På vegne af Blåbjerg, Blåvandshuk, Helle, Varde og Ølgod kommuner, (Ny Varde Kommune).

Med venlig hilsen



Kaj Nielsen

Formand for Forberedelsesudvalget
i Ny Varde Kommune



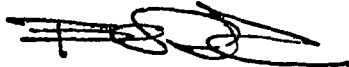
Peter B. Möller

Formand for
Kommunaldirektørgruppen

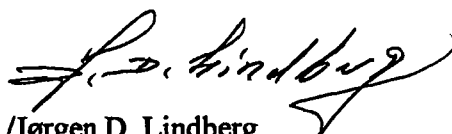
Kopi: Kommunernes Landsforening, Weidekampsgade 10, 2300 København S.

Kommunen mener, at rute 28 har samme trafikale betydning for Trekantområdet som de to forbindelsesveje fra motorvejsnettet til Århus (motorvejene ved Hørning og Skejby).

Venlig hilsen



Erik Dahl-Rasmussen
teknisk direktør



Jørgen D. Lindberg
områdechef

Kopi til

Kommunernes Landsforening, Weidekampsgade 10, Postboks 3370, 2300 København S
Jnr 10.08.02 K04



vejle

KOMMUNE



BORGMESTEREN I ÅRHUS
RÅDMANDEN FOR MAGISTRATENS 2. AFDELING

10819
10820

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Den
J.nr.

- 4 JAN. 2005
00.01A21/VEJ/04/00314-017

INDKOMMET

- 5 JAN. 2005

Betjentstuen

Strukturreform. Århus Kommunes bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje mv.

Indehrigs- og Sundhedsministeriet har med brev dateret 1. december 2004 oplyst, at der fra ministerierne er udsendt lovforslag som følge af strukturreformen i høring, herunder også Trafikministeriets forslag til ændring af vejlovene.

Det er oplyst at høringen forløber frem til den 7. januar 2005, og at lovforslagene forventes fremsat for Folketinget ultimo januar.

De offentliggjorte lovforslag er gennemgået og giver Århus Kommune anledning til at opfordre Trafikministeriet til at der sker en justering af disse således:

1. at der opnås en mere afbalanceret fordeling af statsvejnettet,
2. at kommunerne får en klar kompetence til at afgøre sager der vedrører det kommunale vejnet.

ad 1.

Den af Staten foreslåede fordeling af amtsvejene mellem landets kommuner og Staten forekommer noget uensartet, jf. det oversigtskort der er vedlagt lovforslagene. Der er således tale om væsentligt færre statsveje i Østjylland end i Vestjylland - en ubalance der forstærkes af, at Østjylland tillige er tættere befolket.

Der synes til gengæld at være taget hensyn til befolkningstallet i Københavns-området, hvor der er tale om et betydeligt mere fintmasket statsvejnet end i Århus-området.

Alt i alt betyder ubalancen, at nogle kommuner overtager stort set hele amtsvejnettet, mens andre kommuner kun overtager ganske få eller ingen amtsveje.

Lovforslaget har gode intentioner om at der skal sikres et sammenhængende overordnet vejnet mellem internationale trafikforbindelser og effektive forbindelser til blandt andet havne. Lovforslaget indeholder i forlængelse heraf konkrete forslag til statsveje til store og små havne, men ikke til Århus Havn.

Den aktuelle revision af vejlovene er en oplagt mulighed for at tilrettelægge vejbestyrelsesforholdene ud fra klare og ens kriterier.

For Århusområdet kunne der tages udgangspunkt i situationen før 1997/98, hvor Amterne og Staten - uden kommunernes medvirken - nedklassificerede en lang række statsveje til amtsveje.

For Århusområdet foreslås - jf. den vedlagte plan - en fordeling, hvor statsvejnettet føres via de mest betydende radialer og ringvejssystemet, ring 2 omkring Århus. Med Genvejen mellem Østjyske Motorvej og Århus Syd Motorvejen samt radialerne Silkeborgvej og Viborgvej foruden Århus Syd Motorvejen, Randersvej og Grenåvej vil der være tale om et bedre afbalanceret statsvejnet, og der vil være en bedre sammenhæng med de objektive kriterier der også fremgår af lovforslagene.

Trafikministeriets opmærksomhed henledes desuden på det naturlige i at forbindelsen til Århus Havn via Åhavevej og Marselis Boulevard bliver statsvej, uanset den i dag er en kommunevej. Der foreligger en overordnet aftale mellem Staten og Århus Kommune om finansiering af en udbygning af denne havneforbindelse.

Trafikministeriet opfordres til at arbejde for at hele havneforbindelsen overgår til Staten når den - forventet i 2012 - er færdigudbygget. Med havnens store betydning vil forbindelsen til fulde leve op til at "Det statslige vejnet skal kunne sikre effektive forbindelser til og fra de vigtigste trafikknudepunkter, herunder havne...".

ad 2.

I den nye vejlovs § 24 (m.fl.) foreskrives en udvidet pligt for kommunerne til at høre Vejdirektoratet i tilfælde, hvor en kommune ønsker at anlægge, nedlægge eller foretage fysiske ændringer i en kommunevejs udformning og 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.

I relation hertil opfordres Trafikministeriet til at præcisere hvor denne udvidede forpligtelse gælder. Med det foreslåede - stærkt begrænsede - statsvejnet i Århus-området vil mange overordnede veje skulle bestyres af Århus Kommune. Det vil være unødigt bureaukratisk hvis Århus Kommune skal høre Vejdirektoratet i situationer, hvor Statens vejnet ikke berøres mere direkte.

Får Vejdirektoratet frihed til at anlægge en bred fortolkning af hvad der opfattes som det overordnede vejnet kan resultatet blive uoverensstemmelser med kommuner der ønsker at tilgodese lokale forhold. Det kan være i form af en særlig prioritering af den kollektive trafik, miljøforbedringer gennem eksisterende byområder eller i form af vejtilslutninger til nye eller eksisterende byområder.

Hvis de overordnede hensyn skal tillægges stor vægt på konkrete vejstrækninger bør disse i stedet være statsveje. Høringsforpligtelsen bør - som det er tilfældet i dag - kunne afgrænses til projekter der har en mere direkte forbindelse til statsvejnettet og indenfor en nærmere defineret afstand fra disse.

Vejdirektoratet bør desuden - jf. §19a - ikke tillægges nogen bemyndigelse til at afgøre sager hvor der er uoverensstemmelse mellem en kommune og Vejdirektoratet som vejbestyrelse.

Med venlig hilsen



Louise Gade



Poul B. Skou

Vedlagt:
Statsveje 2007? Århus Kommunes forslag.



**STATSVEJE 2007?
ÅRHUS KOMMUNES FORSLAG**

- Eksisterende statsveje
- - - Overtages af staten
- ... Overtages af Kommunen
- Større anlægsprojekt

