

# DANSK INDUSTRI

Confederation of Danish Industries    Confédération des Industries Danaises    Hauptverband der Dänischen-Industrie



- 3 JAN. 2005

Trafikministeriet  
Frederiksholm Kanal 27  
1220 København K

Betjentstuen

5. januar 2005  
JeH

## Forslag til lov om trafikskaber

Lovudkastet implementerer på kollektivtrafikområdet den politiske aftale om strukturreformen, som betyder nedlæggelse af amterne samt nedlæggelse af den særlige hovedstadskonstruktion HUR.

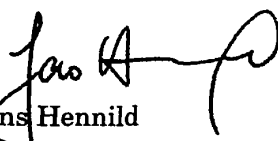
Ifølge forslaget skal regionerne stå for oprettelse af trafikskaber i hele landet, som får det samlede ansvar, herunder takstkompetencen for den lokale og regionale busdrift samt de amtsbaner som ikke overgår til statsligt niveau. På Sjælland oprettes et samlet trafikskab, som omfatter såvel hovedstadsregionen som region Sjælland. Med lovudkastet skabes også regelforenkling, idet den tillige dækker 2 nuværende love, som samtidig foreslås ophævet.

DI noterer med tilfredshed at fordelingen af omkostninger iht. § 3, sker efter en model, som sikrer en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafikskabets drift.

Af bemærkningerne til lovforslagets § 5 fremgår, at trafikskaberne også har mulighed for egen produktion. Det kan være særligt relevant for byer som Århus og Odense, som fortsat selv står for busdriften. Tilsvarende gælder for de amtsbaner, som overføres til trafikskaberne.

Derimod ville det være ønskeligt at der i bemærkningerne også blev taget den politiske betragtning fra aftalen om at "Al bustrafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd" således at bestemmelsen legitimerer de nuværende forhold, men ikke kan bruges som løftestang for yderligere offentlig konkurrence til private udbydere.

Med venlig hilsen

  
Jens Hennild

→ BGL  
BZ  
LWi  
HSC  
PJa  
DNP  
Sidsel

DNP  
F/1

IS 11  
1/1

Trafikministeriet, 6. kontor  
Att.: Berit Gohr Kaptain  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

→ BGG  
HJC  
BT  
LW.  
DM  
S.d.s.d.  
PJA

7/1

4. januar 2005  
Akt.nr. 125150

### Høring over forslag til lov om trafikskaber

Med henvisning til Trafikministeriets skrivelse af 1. december 2004, J.nr. 550-000001, bemærkes, at Danmarks Statistik ikke har bemærkninger at gøre til selve forslaget.

Danmarks Statistik har noteret sig, at forslagets § 23 giver Trafikministeren hjemmel til at kræve indberetninger om buskørslens omfang og udøvelse, og at der i Bemærkninger til lovforslaget i afsnit 3.9 præciseres, at der med lovforslaget ønskes at sikre offentligt tilgængelige data om udviklingen inden for bussektoren, hvorfor trafikskaberne skal indberette data om bl.a. passagertal, vogntimer, udgifter og takster.

Som central myndighed for den danske statistik skal Danmarks Statistik benytte lejligheden til at udtrykke sin interesse for at anvende data fra trafikskaberne til opgørelse af statistik på området, og vil derfor opfordre Trafikministeriet til sammen med Danmarks Statistik at samordne anvendelsen af de data, som med lovforslaget kan indhentes fra trafikskaberne

Med venlig hilsen

Erik E. Grib

Specialkonsulent  
Landbrug og Transport  
Direkte tlf.: 3917 3025  
Direkte fax: 3917 3037  
eeg@dst.dk

→ BGL  
BZi  
HSC  
LWi  
PJa  
DNP  
Sdkt

67.11.2005

■ Trafikministeriet  
6. kontor  
Att.: Berit Gohr Kaptain  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Dato: 6. januar 2005  
Deres ref.: 550-000001  
Vores ref.: LAK/PEH/JPR/abr

■ Høring over forslag til lov om trafikselskaber

HTS har følgende bemærkninger til lovforslaget:

**Trafikselskabernes etablering og organisering**

HTS finder det positivt, at viden og erfaring søges koncentreret i større enheder, hvormed planlægning, koordination samt udførelse af trafikkøbet kan udvikles i trafikselskaberne og effektiviseres yderligere. HTS anbefaler, at der etableres et minimum af selskaber, hvilket vil øge mulighederne for effektivisering af værdikæden, herunder trafikselskabernes administration, jf. i øvrigt vores kommentar vedrørende region Sjælland og Hovedstaden nedenfor.

Med et minimum af selskaber og den større grad af centralisering er det vigtigt, at der udformes effektive og fleksible strukturer, der sikrer en god balance mellem lokale og overordnede hensyn såvel indenfor regionen, som mellem regionerne, og i den daglige kontakt mellem operatører og trafikselskab.

**Region Sjælland og Region Hovedstaden**

I lovforslagets § 1, stk. 2 angives det, at der for disse to regioner skal etableres ét fælles trafikselskab, der skal varetage nærmere definerede opgaver (jf. kapitel 2) indenfor disses geografiske område. I praksis begrænses opgaven dog kun til at omfatte busdrift og privatbaner, hvorimod Metro, S-tog og ikke mindst relevante dele af den skinnebårne regionaltrafik, fortsat fastholdes i andre styringsstrukturer.

Efter HTS' opfattelse består den grundlæggende argumentation for dannelse af ét fælles trafikselskab for Hovedstaden og Sjælland i en samling af alle områdets trafikformer i en fælles styringsstruktur, der effektivt kan kombinere ejerskab, ressourcudnyttelse, planlægning og koordination samt trafikkøb. I og med at lovforslaget ikke forandrer den nuværende situation, er vi af den opfattelse, at argumentet for etablering af ét regionalt trafikselskab for Sjælland og Hovedstaden ikke er til stede.

HTS anbefaler derfor, at det i forbindelse med lovforslagets videre gang genovervejes at integrere samtlige trafikformer, således at det fulde udbytte af det foreslåede fælles trafikselskab for Region Sjælland og Region Hovedstaden kan opnås. Subsidiært, såfremt ovennævnte ikke opfyldes, at der fokuseres på en reel integration af alle trafikformer i Hovedstadsregionen i ét trafikselskab for denne region, mens der etableres et tilsvarende selskab for det øvrige Sjælland.

**Trafikselskabernes finansiering, takster m.m.**

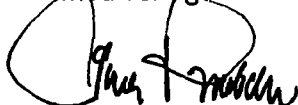
HTS ønsker, på det overordnede plan, at påpege vigtigheden af, at finansieringsformen udformes med en rimelig fleksibilitet, der samtidig indeholder incitamenter til effektivisering. HTS finder dette vigtigt, for at undgå at takstloftet (§ 6, stk. 4, der fastlægger, at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen) sammenholdt med finansieringsstrukturen, ikke blot leder til forringelser i serviceudbudet eller skævvridninger mellem de forskellige trafikformer.

**Trafikselskabernes opgaver**

HTS forudsætter, jf. regeringens strategi på OPS-området, at der langsigtet arbejdes i retning mod konkurrenceudsættelse af samtlige driftsaktiviteter i den kollektive trafik. HTS forudsætter derfor, at det gældende udliciteringsomfang ikke blot fastholdes, men også vil blive udbygget. I denne forbindelse, bør det være oplagt at fremme konkurrenceudsættelsen af bybusdriften i Århus og Odense

At ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik fremover placeres i trafikselskaberne, finder HTS grundlæggende positivt for øget konkurrenceudsættelse. Vi bemærker dog, at trafikselskaberne vil have mulighed for etablering af egenproduktion af busstrafik (jf. bemærkninger til lovforslaget, pkt. 3.4), hvilket vi finder uheldigt i det langsigtede perspektiv.

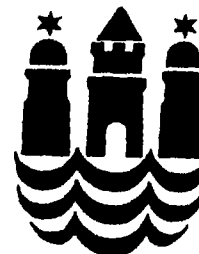
Med venlig hilsen



Lars Krobæk  
adm. direktør

→ 1., 2., 6. KT

550-000001 (43)



Trafikminister  
Flemming Hansen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Dato: 7. januar 2005

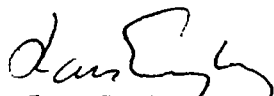
### Høringssvar om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen

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



## 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 trafikselskaber

I henhold til lovforslaget om trafikselskaber, skal der på Sjælland oprettes et trafikselskab. 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 ruterens 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 buspassagererne 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 formodentlig 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.

#### *Trafikselskabets 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 Scandiegade.

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 forslagets 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.

SAR  
et s  
"

**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
Lyngbyvejen til Øster Søgade	Mange store virksomheders forbindelsesvej til det overordnede vejnet	Lyngbyvejen er en del af det internationale vejnet mellem Københavns City og Skandinavien	Lyngbyvejen betjener den kraftigt stigende pendlertrafik til/fra Nordsjælland og København mellem bolig og arbejdspladser	Lyngbyvejen er den vigtigste vejforbindelse til Københavns Havn	Lyngbyvejen 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/Sjælland 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/Sjælland 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 skatte spørgsmål – 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, vækstforum mv. I forhold til

fremtidens vækst- og erhvervspolitik 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 sammenhængende 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 københavnernes 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.

### **Én 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 arbejds-metoder 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 serviceniveau, 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 forpligtelse 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

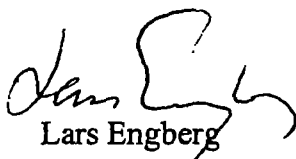
Københavns Kommune har med tilfredshed noteret sig, at et af formålene med kommunalreformen er at skabe større borgerindflydelse og bedre nærdemokrati.

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 høringsvar 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 høringsvar til indenrigs- og sundhedsministeren."

**1. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti:**

"2. afsnit under overskriften "Udvikling i hovedstaden" på s. 3 i det generelle høringsvar 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 høringsvar 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 varetegnelse 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 høringsvaret:**

" Struktureformen 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 sammensluttet 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 trafikelskab 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 trafikelskab vil risikere at blive domineret af forskellige kommuners lokale interesser, uden at have det nødvendige fokus på hovedstadsrådets samlede trafikale behov.”

Det sjællandske trafikelskab 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.

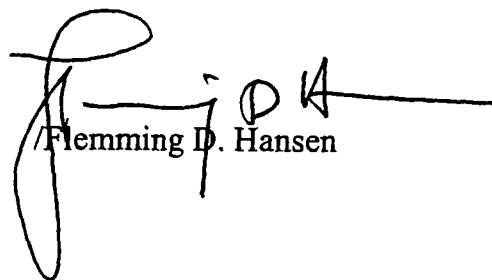
Strukturreformen betyder afdemokratisering, markedsgørelse og velfærdsnedskæringer.”

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](mailto:brsek@of.kk.dk)  
Internetadresse: [www.copenhagencity.dk](http://www.copenhagencity.dk)

550 - 000001 (36)

F R E D E R I K S B E R G  
K O M M U N E



Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K.

→ BGL  
BZ  
LW  
PK  
TSC  
Sidsel  
DMP #/1

**Vedr.: Forslag til lov om trafikselskaber**

Frederiksberg Kommune har den 2. december 2004 modtaget Trafikministeriets høring over lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område.

Lovforslaget indebærer, at den nuværende lovgivning om kollektiv trafik som består af to love, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring udenfor hovedstadsområdet, erstattes med ny lov om trafikselskaber, som skal gælde for hele landet.

Samtidig ophæves lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, idet bestemmelserne overføres i tilpasset form til dette lovforslag. Endvidere overføres bestemmelserne om rutekørsel fra lov om buskørsel, således at bestemmelserne om rutekørsel samles i en lov. Busloven vil herefter alene regulere adgangen til erhvervet.

Lovforslaget gør det obligatorisk for regionerne at oprette trafikselskaber. Alle kommuner skal deltage i et trafikselskab, og ingen kommune kan deltage i mere end ét trafikselskab.

Trafikselskaberne kan også etableres på tværs af to regioner, hvis de to berørte Regionsråd er enige om en sådan konstruktion.

I region Sjælland og region Hovedstaden etableres et samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

Trafikselskabernes bestyrelse udpeges af henholdsvis Regionsrådet og Kommunalbestyrelserne indenfor trafikselskabets område.

**Frederiksberg Kommunes bemærkninger:**

Lovforslaget beskriver ikke mulighed for, at Metroen, S-togene og regionaltogene inddrages i Trafikselskabet på Sjælland, nu eller i fremtiden.

6. januar 2005  
Sagsbeh: ASN  
Sagsnr.: 84404  
Emnenr.: 0.0.00  
Dokument: 471768

Rådhuset  
2000 Frederiksberg  
www.frederiksberg.dk

Telefon 38 21 20 00  
Telefax 38 21 20 00  
raadhuset@frederiksberg.dk

Det er kommunens opfattelse, at der skal oprettes ét samlet trafikselskab dækkende mindst det nuværende HUR-område, men gerne hele Sjælland, og omfattende alle former for kollektiv trafik. Synergieffekter og effektivitet mistes, hvis ikke alle kollektive trafikformer samles i ét selskab. Det gælder busser, lokalbaner, metro og S-tog. Hvis det ikke er muligt at samle alle kollektive trafikformer i ét selskab, men alene busserne samles, kan det være i orden med to selskaber på Sjælland, såfremt det ene selskab dækker hele det nuværende HUR-område, hvor der er en særlig integreret pendling.

Frederiksberg Kommune ser et konkret problem i, at kommunen selv skal finansiere Metro samt bustrafik inden for kommunegrænsen, idet der i Hovedstaden er mange busruter, der betjener pendlere og andre besøgende fra resten af Sjælland og Skåne. Frederiksberg Kommune ønsker, at kommunale udgifter til kollektiv trafik fordeles mellem de kommuner, hvis borgere benytter busserne. Kommunen skal ikke betale for pendlere, der ikke er bosat i kommunen, men blot benytter busserne gennem kommunen.

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvordan bestyrelsen sammensættes, herunder hvordan de enkelte kommuners repræsentanter vælges. Frederiksberg Kommune ønsker i den forbindelse at pege på, at indflydelsen - såvel mellem region og kommuner som indbyrdes mellem kommunerne - skal stå i forhold til bidraget til trafikselskabet.

Vedrørende de økonomiske konsekvenser af lovforslaget henvises til Frederiksberg Kommunes bemærkninger i forbindelse med DUT-forhandlingerne.

I øvrigt skal bemærkes, at Frederiksberg Kommune er af den opfattelse, at kommunalreformen ikke i sig selv må lede til serviceforringelser.

Frederiksberg Kommune har inden for den korte tidsfrist ikke haft mulighed for politisk behandling af høringen, hvorfor ovenstående bemærkninger er administrative. Der tages derfor forbehold for Frederiksberg Kommunalbestyrelses eventuelle yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Mads Lebech  
Borgmester

/  
Kurt E. Christoffersen  
Kommunaldirektør

550-00000 / (41)



## Amtsråds- foreningen

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

BGG  
BZ  
LW  
ASC  
PK  
DMP  
Sidsel  
JG 9/11

Dato: 06-01-2005

J.nr. 350-231828

Sagsbehandler

Henrik Severin Hansen

Tel. 35298255

E-mail: nm@arf.dk

### Forslag til lov om trafikselskaber

Forslag til lov om trafikselskaber blev sendt i høring den 1. december 2004. Den omfatter grundlaget for de fremtidige trafikselskaber, privatbanerne, individuel handicapkørsel, bus-tog samarbejdet og regler for rutekørsel.

#### *Øget statslig rolle*

I lovforslaget øger staten sin rolle på flere områder. Det gælder planlægningsrollen, koordinering mellem trafikformerne i Østdanmark, regler for takststigninger, udstedelse af tilladelser til speciel og almindelig rutekørsel og udformning af standardvedtægter for trafikselskaberne. Sidst, men ikke mindst, er det staten, der fastlægger regionernes serviceniveau gennem fastlæggelsen af bloktilskuddene.

I trafikselskabernes bestyrelse er det hensigten, at regionerne kun får 2 ud af 9 pladser. Det svækker regionernes mulighed for at sikre udvikling og sammenhæng i den kollektive trafik. Det virker heller ikke naturligt, da kommunernes interesse for eget trafikniveau sikres direkte i den nye trafikselskabsstruktur. Amtsrådsforeningen mener derfor, at trafikselskaberne bør have en mere ligelig repræsentation fra region(er) og kommuner.

#### *Ét trafikselskab på Sjælland*

Amtsrådsforeningen kan tilslutte sig ét trafikselskab på Sjælland, men det forudsætter, at Kystbanen, Metroen, S-togene og andre regionale baner overføres fra staten til trafikselskabet, da det er banerne, der i den kollektive trafik på Sjælland er det trafikale bindeled mellem de nuværende am-

Dampfærgevej 22  
Postboks 2593  
2100 København Ø

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



nuværende amter, og ikke busserne. Et trafikselskab med disse kompetencer vil betyde, at behovet for at staten har en koordinerende rolle over for de forskellige trafikformer, bortfalder. Hvis banestrækningerne ikke overføres til regionerne er der ingen begrundelse for ét trafikselskab i Østdanmark. I så fald finder Amtsrådsforeningen, at trafikselskaberne i Østdanmark skal følge regionsgrænserne.

*Forskellig opgavefordeling mellem regioner og kommuner i øst og vest*

Den kollektive trafik har været organiseret og finansieret forskelligt i HUR og resten af landet, idet kommunerne ikke tidligere har deltaget i finansieringen af HUR. Lovforslaget ændrer dette, men der vil fortsat være forskel på i hvilket omfang regionerne og kommunerne finansierer trafikselskaberne. Det gælder, for det første, udgifter til administration, salg, marketing, køreplanlægning, koordinering af kørsel, kundeinformation m.v. Disse udgifter deles mellem kommuner og region i trafikselskaberne vest for Storebælt efter omfanget af den lokale og den regionale trafik (antal køreplantimer). I trafikselskabet på Sjælland afholdes disse udgifter udelukkende af regionerne.

De administrative udgifter - dvs. alle udgifter, der ikke direkte vedrører kørsel - bør fordeles mellem region(er) og kommuner efter samme princip i alle trafikselskaber.

Det er nødvendigt at sikre, at den part, der foretager en investering, også opnår de fordele, der er ved investeringen. Eksempelvis vil regionerne i Østdanmark efter lovforslaget alene skulle stå for finansieringen af Rejsekortet. Rejsekortet forventes at øge passagertallet. Flere kunder vil i Østdanmark være en stor fordel for kommunerne og en mindre for regionerne. Derfor vil en stor del af fordelene ved investeringen tilfalde kommunerne, der ikke er med til at finansiere Rejsekortet. Det er uhensigtsmæssigt, og det vil kunne bremse investeringer i effektivisering af den kollektive trafik.

Lovforslaget indeholder en forskellig afgrænsning mellem lokal og regional trafik i øst og vest og dermed en forskellig byrdefordeling mellem regioner og kommuner. Hvis der oprettes to trafikselskaber i Østdanmark, bør Sjællandsregionen følge finansieringsmodellen for Vestdanmark. Om finansieringsproblemer henvises i øvrigt til Amtsrådsforeningens høringssvar til forslag til lov om regionernes finansiering (*vedlagt*).

### Uddybende bemærkninger til lovforslaget

#### *Organisering*

- Det virker ikke hensigtsmæssigt at prioritere den regionale sammenhængskraft i trafikskaberne så lavt, at regionerne maksimalt må få 2 ud af 9 bestyrelsesmedlemmer
- Reglerne for valg af bestyrelsesmedlemmer sikrer ikke en demografisk og geografisk balance i bestyrelsen.

#### *Finansiering*

- I vest defineres regional kørsel som kørsel mellem to kommuner, medens det i øst defineres som kørsel mellem bycentre (der ikke er defineret), der ikke har indbyrdes banebetjening. Definitionen for Østdanmark er ikke klar
- Skævdelingen af administrative udgifter – i øst er de udelukkende et regionalt ansvar, mens de i vest fordeles forholdsmæssigt mellem regioner og kommuner – er heller ikke hensigtsmæssig. Der bør være samme fordelingsprincip
- To trafikskaber (HUR og NT) har med regeringens godkendelse optaget driftslån for at undgå takststigninger. Det er uafklaret, hvordan dette finansielle hul skal udfyldes, og hvem der skal stå for tilbagebetalingen af lånene. Hvis ikke dette medregnes i de kommende bloktilskud, betyder det, at trafikskaberne skal finansiere beløbet. Regionerne kan kun gøre det ved at mindske serviceniveauet i forhold til i dag
- Med den skitserede finansieringsmodel for regionerne får det regionale niveau reelt ikke mulighed for at vælge et serviceniveau, der svarer til det stedlige servicebehov. Det betyder, at de politikere, der vælges til Regionsrådet, ikke har indflydelse på det regionale serviceniveau. Dette problem kan kun løses, hvis regionen får mulighed for egenfinansiering
- Det påtænkes at indregne tjenestemandspensionerne for de tidligere HT-chauffører i bloktilskuddet. Disse tjenestemandspensioner og de tjenestemandslignede pensioner for privatbanerne bør behandles særskilt, da selv mindre afvigelser i fordelingen af midlerne mellem regionerne kan betyde store nedskæringer i den regionale trafik (nettotilskuddet udgør kun en mindre del af den regionale trafik – passagererne betaler hovedparten)

- I forslaget til lov om regionernes finansiering indgår "udgifter til tjenestemandspensioner optjent før 1. januar 2007" som ét af fordelingskriterierne for bloktilskuddet. Amdsrådsforeningen finder det paradoksalt, at regionernes udgifter bl.a. skal afhænge af fortidens pensionsudgifter. Kriterierne bør være mere robuste og upåvirkelige. De skal afspejle udgiftsbehovet og ikke historiske udgifter på enkelte områder
- Det anføres i bemærkningerne til lovforslaget (pkt. 3.3.), at den mest hensigtsmæssige finansiering af kollektiv bustrafik på sigt vil være baseret på borgerens hjemstedskommune. Det forekommer ikke umiddelbart hensigtsmæssigt, at Århus kommune skulle finansiere en århusianers brug af kollektiv trafik imellem Randers og Ålborg. Det er vigtigt at fastholde, at der er en regional trafikopgave, der bedst løses og finansieres af regionerne. Endvidere forekommer det ikke naturligt, at en kommune skal betale for de servicetilbud, en anden kommune stiller til rådighed. Det bryder den sammenhæng, der bør være mellem bestiller og betaler. Dette gør sig også gældende for terminaler. Det skal endvidere oplyses at rejsekortet ikke giver mulighed for at opgøre rejseforbruget for en kommunes borgere, som det er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget.

#### *Opgaver*

- I lovforslaget forudsættes det, at trafikelskabernes trafikplanlægning skal tage udgangspunkt i landstrafikplanen. Endvidere beskrives relationerne til kommuneplanerne. I den sammenhæng er det vigtigt at påpege, at der i de regionale udviklingsplaner vil være en sammenkædning af beskæftigelse og erhverv i relation til pendling og infrastruktur. Derfor bør der også være en forankring af trafikplanerne i de regionale udviklingsplaner
- Trafikministeriet vil fra trafikelskaberne indsamle data, som bliver offentligt tilgængelige. Det er vigtigt, at regionerne har direkte adgang til at anmode trafikelskaberne om yderligere data til udarbejdelse af de regionale udviklingsplaner.
- På trods af, at det ikke fremgår direkte af loven og dens bemærkninger, har Amdsrådsforeningen fået den opfattelse, at trafikelskaberne skal overtage ansvaret for og driften af Århus Sporveje og Odense Bytrafik. De økonomiske konsekvenser af dette er ikke beregnet

- I §5, stk. 3, åbnes der adgang til, at trafikselskaberne kan varetage indkøb af trafik for kommunerne, der er hjemlet i anden lovgivning. Der bør være en mulighed for at indgå tilsvarende aftaler med regionerne (siddende patientbefordring, transport til sociale institutioner). Dette er helt centralt for, at projekterne om samordnet kørsel, der er igangsat i en række trafikselskaber, kan fortsætte
- Trafikselskaberne har i dag en lang række samarbejder om IT-udvikling og -drift, produktudvikling og markedsføring (TIT-SAM, BEKTRA, X-Bus). Det forudsættes, at der bliver de samme muligheder for tværgående samarbejder i den nye struktur.

#### *Takster*

- Det må forventes, at et fælles, landsdækkende takstsystem vil betyde mindreindtægter for nogle trafikselskaber og merindtægter for andre. Det bør være en forudsætning for en reform, at disse uligheder udjævnes.

#### *Tilladelser*

- Loven vælger at definere begrebet offentlig servicetrafik. Amtsrådsforeningen forudsætter, at dette begreb ikke ændrer ved det forhold, at trafikselskaberne fortsat skal have eneret til almindelig rutekørsel inden for regionen og mellem naboregioner.
- Det forudsættes, at trafikselskaberne ikke skal have tilladelse til almindelig rutekørsel, bortset fra hvis trafikselskabet vælger at udføre egenproduktion.

#### *Østdanmark*

- Det er hensigtsmæssigt at danne ét trafikselskab i Østdanmark hvis trafikselskabet får ansvaret for både busser og tog, herunder Metroen og S-togene, idet kørselsudbuddet så kan tilrettelægges efter de forskellige trafikformers styrke set i relation til udgifterne.
- Hvis banerne ikke medtages i det østdanske trafikselskab er der reelt ingen begrundelse for ét trafikselskab i Østdanmark. Pendlingen over større afstande på Sjælland foretages i alt væsentlighed med bil og dernæst med tog. Busserne har ingen rolle af betydning for pendlingen over de kommende regionsgrænser på Sjælland. Dertil kommer, at staten efter lovforslaget overtager ansvaret for koordinering mellem busser, tog og metro på Sjælland. Det sjællandske trafikselskab får dermed ingen koordinerende rolle.

dermed ingen koordinerende rolle, og dets geografiske udstrækning bliver derfor meningsløs

- Det sjællandske trafikselskab vil få begge regioner som deltagere. Det må derfor efter lovforslaget forudsættes, at begge regionsråd skal godkende det årlige budget mv for den regionale trafik. Det vil forenkle beslutningerne, hvis regionsgrænserne også bliver grænser for trafikselskaberne (hvis der dannes to trafikselskaber)
- Opdelingen mellem regional og lokal kørsel i det østdanske trafikselskab opgøres på baggrund af trafik mellem bycentre, der ikke er indbyrdes togbetjent. Begrebet "bycentre" er ikke defineret
- I øst påtænkes 'lokalruter', der gennemkører flere kommuner, at skulle finansieres af disse kommuner. Det er uklart, hvorledes udgifterne dækkes, hvis én kommune ud af flere ikke ønsker betjeningen?

#### *Statslig indflydelse*

I loven udvides statens indflydelse på følgende punkter:

- Bloktilskuddet – og ikke mindst den årlige forhandling herom - betyder en stærk statslig indflydelse på det samlede regionale serviceniveau
- Staten overtager koordineringen mellem trafikformerne på Sjælland. De kommunale og regionale udgifter reduceres med 10 mio. kr., der overføres til staten
- Staten påtager sig en større planlægningsrolle i relation til trafikselskaberne
- Trafikministeriet fastsætter reglerne for begrænsningerne i takststigningerne og for bus-tog samarbejdet
- Trafikselskaberne har tidligere udstedt tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel. Denne opgave overtager staten
- Staten vil påtage sig statistikopgaven på området
- Staten vil udarbejde standardvedtægter for trafikselskaberne.

#### *Andet*

- Ændringen af kommunernes størrelse må forventes at betyde, at der vil være krav om tilslutning til taxicentraler for alle nuværende taxivognmænd. Det kan betyde en begrænsning i markedet i forbindelse med udbud af bl.a. handicapkørsel. Har regeringen på anden vis tænkt sig at begrænse dette problem?

*Privatbaner*

Side 7

- Med større regioner vil det være naturligt, at ansvaret for køb af trafik fra en række af DSB's sidebaner, overføres til trafikskaberne
- Privatbanernes skinnelængde indgår i fordelingsnøglen for de fremtidige bloktilskud i forslaget til lov om regionernes finansiering. Det vil betyde, at et trafikskab, der valgte at erstatte tog med busser, ville få et reduceret bloktilskud. Det er ikke en hensigtsmæssig incitamentsstruktur. Finansieringsmodellen er derved konserverende i forhold til strukturændringer på kollektiv trafik
- I lovforslagets bemærkninger er det anført, at trafikskaberne får ansvaret for privatbanernes pensioner. Amtsrådsforeningen forudsætter, at der alene er tale om pensioner til de tjenstemandslignede ansatte.

Med venlig hilsen

Kristian Ebbensgaard

Niels Mortensen

SCANNET

101-1

DOK. 71498

KOPI

6KT.



KØBENHAVNS AMT

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 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

### 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. Ansvar 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. Ansvar 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 bekløvende, at staten i lovpakken har beregnet, at Region Hovedstaden starter med et finansært 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 medejer 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 sygehuse på ny skal opbygge egne botilbud til langvarigt indlagte svært psykisk syge.
16. Opgavefordelingen mellem region og kommuner på genoptræningsområdet og sondringen 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 u hensigtsmæssig 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 socialsektoren 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 psykiatrisektoren 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 høreinstitutioner i regionen (inkl. institutionerne 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 trafikskab løser ikke denne opgave. Der bør oprettes to trafikskaber for Sjælland – et for Region Hovedstaden og et for Region Sjælland.
48. Hele ledelsesstrukturen i Trafikskab 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 Trafikskab 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.

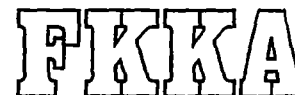
Dette høringssvar er tillige i genpart fremsendt til Beskæftigelsesministeriet, Finansministeriet, Miljøministeriet, Socialministeriet, Trafikministeriet, Undervisningsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

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



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.

Foreningen 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 særfor sorgens 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 udmøntning 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 af tidstab 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 erhvervscentre 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 velbegrundet 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.

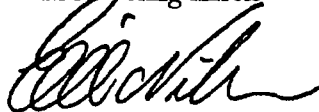
### Økonomi generelt

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

552-00000/ (33)

**d.k.t**

Brancheorganisationen  
Dansk Kollektiv Trafik

INDKOMMET

07 JAN. 2005

Betjentstuen

Trafikministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

BGR  
DNP  
BZ  
PK  
LW  
HSC  
JCR  
Sidsel

Dato: 6. januar 2005  
Vores ref.: PEH/BLA

**Vedr.: Høringsvar vedr. lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område - "Lov om Trafikselskaber".**

Som brancheorganisation for de private operatører indenfor kollektiv bus- og jernbanedrift, har Brancheorganisationen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) følgende bemærkninger til det fremsendte forslag til "Lov om Trafikselskaber".

Trafikselskabernes etablering og organisering (§ 1 og § 2, m.fl.)

DKT finder det positivt, at viden og erfaring søges koncentreret i større enheder, hvormed planlægning, koordination samt udførelse af trafik købet kan udvikles i trafikselskaberne og effektiviseres yderligere. DKT anbefaler, at der tilstræbes etablering af et minimum af selskaber, hvilket vil øge mulighederne for effektivisering af værdikæden, herunder trafikselskabernes administration. Jf. i øvrigt vores kommentar vedrørende region Sjælland og Hovedstaden nedenfor.

Trafikselskabernes etablering medfører implicit, at en række kontrakter mellem de nuværende trafik købere og operatører skal overdrages til de nye trafikselskaber. DKT forudsætter klart, at kontraktoverdragelser ikke medfører forringelser i operatørernes vilkår.

Med et minimum af selskaber er det vigtigt, at der på den operationelle flade udformes effektive strukturer, der sikrer en god balance mellem lokale og overordnede hensyn såvel indenfor regionen, som mellem regionerne, og i den daglige kontakt mellem operatører og trafikselskab. Vi skal ikke her lægge os fast på formen, men finder, at der såvel nationalt som internationalt kan trækkes på en række gode erfaringer i at håndtere balancen mellem centrale og decentrale hensyn.

Som eksempel på områder, hvor der bør kunne opnås forbedret koordination og effektiviseret ressourceudnyttelse i forbindelse med en mere central styringsmodel, kan nævnes, at der p.t. kører et større antal buslinier parallelt med den nuværende private operatørs togsystem i Vestjylland. Selv om trafikken i et vist omfang tjener forskellige formål, medfører dette at såvel bus som tog opererer med dårlig ressourceudnyttelse udenfor myldretiderne. Dette vil en overordnet styring og koordination kunne bidrage til at balancere og effektivisere.

Region Sjælland og Region Hovedstaden:

I lovforslagets § 1, stk. 2 angives det, at der for disse to regioner skal etableres ét fælles trafikselskab, der skal varetage nærmere definerede opgaver indenfor disses

Børsen  
1217 København K  
Telefon 7013 1200  
Telefax 7013 1201  
e-mail dkt@hts.dk  
www.dkt.hts.dk

geografiske område (jf. kapitel 2). I praksis begrænses opgaven dog kun til at omfatte busdrift og privatbaner, hvorimod Metro, S-tog og ikke mindst relevante dele af den skinnede regionale trafik, fortsat fastholdes i andre styringsstrukturer.

Efter DKT's opfattelse består den grundlæggende argumentation for dannelse af ét fælles trafikselskab for Hovedstaden og Sjælland i en samling af alle områdets trafikformer i en fælles styringsstruktur, der effektivt kan kombinere ejerskab, ressourceudnyttelse, planlægning og koordination samt trafik køb. I og med at lovforslaget ikke forandrer den nuværende situation, er vi af den opfattelse, at argumentet for etablering af ét regionalt trafikselskab for Sjælland og Hovedstaden ikke er tilstede.

DKT anbefaler derfor, at det i forbindelse med lovforslagets videre gang genovervejes at integrere samtlige trafikformer, således at det fulde udbytte af det foreslåede fælles trafikselskab for Region Sjælland og Region Hovedstaden kan opnås. Subsidiært, såfremt ovennævnte ikke opfyldes, at der fokuseres på en reel integration af alle trafikformer i Hovedstadsregionen i ét trafikselskab for denne region, mens der etableres et tilsvarende selskab for det øvrige Sjælland.

#### Trafikselskabernes finansiering (§ 3 og § 4 m.fl.), takster og billetteringssystemer (§ 6)

DKT ønsker, på det overordnede plan, at påpege vigtigheden af, at finansieringsformen udformes med en rimelig fleksibilitet, der samtidig indeholder incitamenter til effektivisering, således at takstloftet (§ 6, stk. 4) sammenholdt med finansieringsstrukturen ikke blot leder til forringelser i serviceudbudet eller skævvridninger mellem de forskellige trafikformer.

I § 6, stk. 4 fastlægges, at "*Taksterne må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen*". Vi skal henlede opmærksomheden på, denne passus ikke harmonerer med det takstreguleringsregime, der er aftalt med operatøren på de udbudte togstrækninger i Vestjylland. Endvidere ligger der implicit i den nye struktur, et mindre antal regionsgrænser, hvilket giver færre takstreguleringsmuligheder for togoperatøren, og dermed risiko for faldende indtægter for denne, indtil rejsekortet bliver indført.

I § 4, stk. 1 og § 6, stk. 3 er ikke alle kollektive trafikformer omfattet – f.eks. ikke havnebus.

#### Trafikselskabernes opgaver, trafik køb m.v. (kapitel 2, herunder § 5 m.fl.)

DKT forudsætter, jf. regeringens strategi på OPS-området, at der langsigtet arbejdes i retning mod konkurrenceudsættelse af samtlige driftsaktiviteter i den kollektive trafik. DKT forudsætter derfor, at det gældende udliciteringsomfang ikke blot fastholdes, men også vil blive udbygget. I denne forbindelse, bør det være oplagt at fremme konkurrenceudsættelsen af bybusdriften i Århus og Odense.

At ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik fremover placeres i trafikselskaberne, finder DKT grundlæggende positivt for øget konkurrenceudsættelse. Vi bemærker dog, at trafikselskaberne vil have mulighed for etablering af egenproduktion af busstrafik (jf. Bemærkninger til Lovforslaget, pkt. 3.4), hvilket vi finder uheldigt i det langsigtede perspektiv.

DKT finder, at kommunernes mulighed for, gennem trafikselskaberne, at etablere et differentieret serviceudbud indenfor egne grænser, kan tydeliggøres i lovtæksten. DKT tilslutter sig endvidere lovforslagets angivelse af (§ 5, stk. 3), at trafikselskaberne også kan "varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen skal varetage efter anden lovgivning". Dette kan dog have effekt på anden lovgivning, som således bør tilpasses modsvarende (der kan her eksempelvis tænkes på nye telebuskoncepter etc.).

Med trafikselskabernes fremtidige rolle, ser vi klare muligheder for en fælles opgave mellem trafikselskaber og brancheaktører, i at sikre ensartede standarder vedrørende udbudsmateriale, proces i forbindelse med licitationsrunder og kontraktformer. DKT finder samtidig, at bredden i kontraktformer bør kunne fremmes, således at der i stigende omfang arbejdes i retning af egentlige incitamentskontrakter. Vi henstiller til, at denne udvikling ikke utilsigtet bliver begrænset, f.eks. med baggrund i de foreslåede finansieringsstrukturer (§ 3). Der er for eksempel ikke i lovforslaget åbnet mulighed for at trafikselskaberne kan modtage koncessionsindtægter, som eksempelvis kunne være relevante, hvor der udliciteres et selvfinansierende trafikområde. I et sådant tilfælde kunne alle billetindtægter tilfalde operatøren, mod en koncessionsafgift til trafikselskabet. Denne ville udsættes for større risici, men samtidig have friheden til at udvikle produktet med henblik på at øge trafikindtægterne.

DKT bemærker, at der i lovforslaget ikke indgår bestemmelser om inddragelse af organisationer og andre brancheaktører, f.eks. i forbindelse med trafikplanlægning og koordinering. DKT finder, at en sådan inddragelse er yderst nyttig for helheden, og anbefaler at en formulering herom indføres i loven.

#### Specifikke bemærkninger:

Udover ovennævnte mere generelle kommentarer, tillægges nedenfor en række mere specifikke bemærkninger:

#### § 19, vedr. tilladelser til rutekørsel.

Det noteres, at sightseeingbusser med faste stoppesteder og "hop-af-hop-på"-service ikke ser ud til at være omfattet af bestemmelsen, hvilket vi mener bør overvejes.

I stk. 2, 2) er der tale om "erstatningskørsel" i forbindelse med Trafikforstyrrelser hos jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber. DKT finder, at der mangler en fyldestgørende definition på begrebet "erstatning for offentlig servicetrafik". Eksempelvis tages der med lovforslagets formulering ikke højde for andre trafikformer, såsom havnebus, letbaner og lignende.

#### §21, stk. 2, vedr. bortfald af behovsvurdering i forbindelse med tilladelse til udførelse af almindelig og speciel rutekørsel.

Efter DKT's opfattelse kan den anvendte formulering give anledning til konkurrenceforvriddning mellem bus og anden offentlig servicetrafik (tog), hvilket der bør sikres mod i den endelige formulering. Vi bemærker dog § 22, hvor det fastslås at tilladelser til fjernbuskørsel gives af trafikministeren, hvilket forudsættes at betyde, at tilladelser til fjernbuskørsel kun gives af trafikministeren.

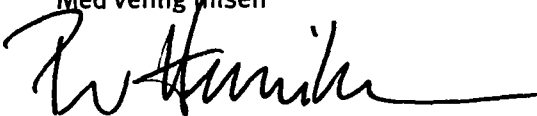
§22, stk. 3, vedr. tilladelser til fjernbuskørsel. Anvendelse af ordet "alene" i stedet for "kun" i 1. linie, vil tydeliggøre sætningens hensigt.

§27 og § 28 vedr. rejsekort og rejseplan. Andre aktører end de nævnte må forventes at indgå i de nævnte samarbejdsstrukturer. DKT mener således ikke, at teksten bør fremhæve navngivne operatører / aktører, specielt ikke hvor den tildelte takst- og/eller køreplanskompetence kan være tidsbegrænset.

§29 vedr. inddrivelse af kontrolafgifter. I den eksisterende jernbanelovgivning kan der også inddrives ved lønforskrivning, hvilket ikke er medtaget i denne bestemmelse. Det begrænser og forringer vilkårene for såvel flere private driftsoperatører på jernbaneområdet.

Det skal afslutningsvis nævnes, at DKT naturligvis står til rådighed i den videre proces, såfremt dette måtte ønskes.

Med venlig hilsen



Per Henriksen  
Direktør

550-00000/ (54)

UDK. 11511



## A/S Lollandsbanen



Banegårdspladsen 5

DK-4930 Maribo

Telf. 54 79 17 00

Telefax 54 79 17 60

Reg. nr. 25.641

CVR-nr. 57 34 47 17

Giro 5 40 66 41

Danske Bank 4875 161261

[www.lollandsbanen.dk](http://www.lollandsbanen.dk)

[lj@lollandsbanen.dk](mailto:lj@lollandsbanen.dk)

Maribo, den 5. januar 2005

Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K.

### Høringssvar vedr. forslag til lov om trafiksselskaber - j.nr. 550-000001

Lollandsbanens bestyrelse skal hermed fremkomme med nedennævnte bemærkninger til forslag til lov om trafiksselskaber.

Med forslaget om oprettelse af et samlet trafiksselskab dækkende region Sjælland og region Hovedstaden, forudsiger vi at vilkårene for den kollektive trafik i udkantsområderne vil blive væsentligt forringet, da der i sagens natur er langt fra hovedstaden til Lolland-Falster og øvrige udkantsområder i region Sjælland, såvel holdningsmæssigt som i forhold til at styrke nærdemokratiske beslutninger. Dernæst vil den kommunale, og dermed lokale, repræsentation blive ganske ubetydelig et samlet trafiksselskabs bestyrelse.

I dag er det netop den tætte kontakt til borgere, kunder og øvrige interessenter, der udgør privatbanernes og de lokalt forankrede trafiksselskabers styrke. Den lokale forankring sikrer samtidig hurtige beslutningsprocesser og hurtig omstillingsevne, der gør at privatbanerne leverer et højt serviceniveau til gavn for lokalbefolkningen og pendlingstrafikken.

Lollandsbanens bestyrelse ser derfor gerne en løsning, hvor der udenfor Hovedstadsområdet oprettes mindst ét trafiksselskab dækkende region Sjælland. Den i lovforslaget foreslåede organisering af trafiksselskabets opgaver og ansvar i forhold til privatbanedriften kan udføres i overensstemmelse med det skitserede.

I lovforslaget er kun nævnt mulighed for ejerskab af privatbanerne i enten trafiksselskab eller staten. Det foreslås i den forbindelse at der ligeledes gives mulighed for ejerskab i regionen, eftersom privatbaneselskabets aktiviteter, herunder f.eks. gods kan være af lokal/regional erhvervspolitisk interesse.

I forbindelse med en endelig lovgivning bør det samtidig sikres, at trafiksselskabet/regionen gives mulighed for at drive godstrafik på rimelige vilkår, uanset om trafiksselskab/region har bestemmende indflydelse. Dette begrundes med, at det hidtil ikke har været muligt at tiltrække private investorer til et relativt lille selskab, hvis primære formål er at sikre en godsbetjening på skinner i et yderområde.





Slutteligt vil vi ikke undlade at gøre opmærksom på at en evt. adskillelse af infrastruktur- og operatørdel, i et selskab af Lollandsbanens størrelse, vil medføre væsentligt større tilskudsbehov, da der i dag er en række synergimæssige fordele i en samlet drift. Adskillelse af infrastruktur- og operatørdel vil vanskeliggøre en opretholdelse af godsaktiviteterne, da personale fra begge områder indgår i løsningen heraf.

Med venlig hilsen

  
Kaj Petersen  
Bestyrelsesformand

  
Benny Esmann Jensen  
Direktør

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K



Funktionærernes og  
Tjenestemændenes  
Fællesråd

11852  
LIBA/haha

6.1.2005

INDKOMMERT  
07 JAN 2005  
Betjentstuen

## Høring af forslag til lov om trafiksselskaber

FTF har modtaget forslag til lov om trafiksselskaber til høring.

Generelt finder FTF, at den kollektive trafik er vigtig for samfundets udvikling og ikke mindst udviklingen på arbejdsmarkedet, der i høj grad er afhængig af, at der er gode tilbud fra den kollektive trafik.

FTF finder det derfor positivt, at den kollektive trafik varetages i selskaber i regionernes regi, således at der er en vis størrelse og grundlag for at disponere over indretningen på dette område.

For FTF er det imidlertid også vigtigt, at der er sammenhæng mellem de forskellige trafikformer, også på tværs af regionerne, og at taksten er så lav, at der reelt er tale om, at der er mulighed for at styrke fleksibiliteten på arbejdsmarkedet.

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.


Niels Hemmingsens Gade 12  
Postboks 1169  
1010 København K  
Telefon 33 36 88 00  
Telefax 33 36 88 80  
E-mail [ftf@ftf.dk](mailto:ftf@ftf.dk)  
[www.ftf.dk](http://www.ftf.dk)

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 F  
 1220 København K

Den 7. januar 2005  
 EG/bef

Sagsnr. 200400622-44

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

### Høringsvar 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 trafikselskaber
- 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 Sinesen

## **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 kompensation, 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 henhold til virksomhedsoverdragelseslovens § 4 a, videreføres de overførte medarbejders rettigheder i henhold til kollektiv overenskomst efter virksomhedsoverdragelsesloven alene indtil det tidspunkt, hvor den kommunale overenskomst udløber. Herefter vil de pågældende overenskomstsansatte medarbejdere således umiddelbart blive omfattet af den statslige overenskomst, hvilket på en række punkter vil være ensbetydende med forringelser af ansættelsesvilkårene.

De overenskomstsansatte 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 medarbejders 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 forslagets § 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 tilkendegives, 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 gennemsækelighed 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 gennemsækelighed.

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

### **Høringssvar 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

# CFU

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

Indenrigs- og Sundhedsministeriet  
Slotholmsgade 10-12  
1216 København K

7. januar 2005  
13010.8 PW/HF

## **Høringssvar vedrørende lovforslag om kommunalreformen – Indenrigs- og sundhedsministeriets område – Forslag til lov om visse procedure-spørgsmål**

Centralorganisationernes Fællesudvalg har til høring modtaget udkast til en lang række lovforslag om gennemførelse af kommunalreformen indenfor Indenrigs- og Sundhedsministeriets område samt en lang række øvrige lovforslag.

### **Indledning**

CFU konstaterer, at lovforslagene indeholder en række ikke konkretiserede bemyndigelser til ministeren, hvorfor der opstår uklarhed med hensyn til hvorledes reformen i sidste ende bliver udformet. Det begrænser vores muligheder for at gennemskue konsekvenserne af reformen.

Et eksempel herpå er, at indenrigs- og sundhedsministeren gives hjemmel til at lade opgaveflytninger finde sted såvel før som efter den 1. januar 2007.

CFU vil koncentrere sig om det personalerelaterede indhold i lovforslagene – herunder især udkast til forslag til lov om visse procedurespørgsmål i forbindelse med kommunalreformen.

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

## Generelle bemærkninger

Regeringen har afgivet løfter om at sikre medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår, og at der er job til alle i den nye struktur. CFU har i den forbindelse 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.

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 CFU 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.

Politiske garantier om jobsikkerhed kan ikke kompensere for usikkerheden. Det bør derfor efter CFU's opfattelse som minimum anføres i lovbemærkningerne, at eventuel personalereduktion skal ske ved naturlig afgang.

CFU afgav en lang række både konkrete og generelle bemærkninger til udkast til lovforslag på Skatteministeriets område, idet det var vores opfattelse, at bestemmelser om de ansattes vilkår ville danne præcedens for personaleoverførsler som led i kommunalreformen.

Vi kan beklageligvis konstatere, at det nu fremsendte lovforslag ikke tager højde for tidligere afgivne bemærkninger.

Kopi af høringssvaret til Skatteministeriet vedlægges til orientering.

Vores bemærkninger vil i al væsentlighed koncentrere sig om at sikre størst mulig tryghed for de ansatte herunder, at der ikke sker forringelser i de ansattes nuværende ansættelsesvilkår. Det er CFUs opfattelse, at lovforslagene desværre ikke giver de nødvendige garantier herfor.

## Forslag til lov om visse procedurespørgsmål

CFU's høringssvar vedrører

- Tryghed og medinddragelse
- Økonomi
- Udvidelse af ansættelsesområdet
- Arbejdssted og arbejdsopgaver
- Tjenestemænd
- Overenskomstansatte

og  
for

na  
er fo

## Tryghed og medinddragelse

CFU 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 CFU's opfattelse, at en sådan tryghed kun kan etableres ved, at der gennemføres en løbende gensidigt forpligtende dialog med personaleorganisationerne.

En god proces og et succesfuldt resultat forudsætter en åben dialog og et konstruktivt 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 vil derfor kvittere for, at det af bemærkninger til lovforslaget fremgår, at det vil være naturligt, at de myndigheder, hvorfra ansatte skal overføres, på et passende tidspunkt giver de ansatte mulighed for at fremsætte ønsker til fordelingen og på et passende tidspunkt inddrager de involverede MED-udvalg og samarbejdsudvalg i drøftelserne om konsekvenserne af overførelsen af blandt andet de ansatte, således at det sikres, at personalets repræsentanter har mulighed for at drøfte juridiske, økonomiske og sociale følger for ansatte, der bliver berørt af reformen.

CFU skal i den anledning henlede opmærksomheden på den fælles udmelding om information og samarbejde i forbindelse med strukturreformen, som CFU og Personalestyrelsen udsendte til samtlige samarbejdsudvalg den 29. september 2004.

Det understreges i den fælles erklæring, at den tryghed, der skal skabes i forbindelse med omlægningerne, skal omfatte både de medarbejdere, som overføres fra kommune og amtskommuner og de allerede ansatte medarbejdere på det statslige arbejdspladser.

CFU finder det derfor vigtigt, at der i bemærkningerne til lovforslaget indarbejdes yderligere bemærkninger om personalets – herunder personaleorganisationernes - inddragelse og indflydelse på hele processen.

CFU ønsker, at hensigtserklæringen i bemærkningerne gøres mere bindende for de enkelte ledelsesniveauer, da dette vil være med til at skabe tryghed, omstillingsparathed og gennemsigtighed i processen for medarbejderne. Vi skal således foreslå, at MED- og samarbejdsudvalgene involveres før, under og ef-



ter afgivelsen og modtagelsen af medarbejderne. Endvidere bør MED- og samarbejdsudvalg involveres i udarbejdelse af "aftaleudkast" for så vidt angår de personalemæssige spørgsmål.

Personalestyrelsen og CFU har udarbejdet en fælles vejledning om kommunalreformen, som løbende vil blive udbygget. Vi anbefaler, at der i lovforslaget eller bemærkninger hertil henvises til denne vejledning.

CFU finder det uacceptabelt, at lovforslaget lægger op til, at Forvaltningslovens kapitler 4, 5 og 6 der handler om *partens aktindsigt, partshøring og begrundelse m.v.* ikke vil være gældende – samtidig med at lovforslaget bemærker, at de ansatte vil blive inddraget i processen.

Af lovforslagets bemærkningerne fremgår det, at man vil sætte forvaltningslovens regler ud af spil med henblik på at sikre en smidig proces. Det er efter CFU's opfattelse uantageligt.

Det skal understreges, at det forvaltningsretlige system og samarbejdsudvalgs-systemet ikke er alternative systemer, men derimod supplerende systemer. De forvaltningsretlige regler om partshøring har således til formål at sikre, at den ansatte får lejlighed til at gøre sig bekendt med og kommentere det faktiske afgørelsesgrundlag, inden der træffes beslutning.

Denne retssikkerhedsgaranti i forhold til det enkelte individ tilgodeses ikke ved en løbende inddragelse af samarbejdsudvalget, der tager vare på kollektivets ret til information og høring.

CFU er derfor af den opfattelse, at lovforslagets § 15 skal udgå.

CFU har videre noteret sig, at samtlige medarbejdere senest den 1. august 2006 er orienteret om, hvilken ansættelsesmyndighed den enkelte overføres til. Vi finder det vigtigt, at der hurtigt kommer en afklaring af, hvor den enkelte medarbejder er placeret hos den nye arbejdsgiver og hvilke arbejdsopgaver medarbejderen fremover skal varetage.

Loven giver ikke nærmere retningslinier for yderligere oplysninger i den forbindelse, såsom indplacering hos ansættelsesmyndigheden, eventuelle ændringer i arbejdsopgaver og lignende.

Lovforslaget er efter vores opfattelse i modstrid med de tilkendegivelser, regeringen har givet om tidligst mulig afklaring for de ansatte.

CFU skal i den forbindelse henstille til, at der i videst muligt omfang tages hensyn til såvel nuværende som kommende statsansatte medarbejders ønsker, ligesom tillidsrepræsentanter og personaleorganisationer bør inddrages i processen

CFU skal præcisere, at overgang til ansættelse i en anden offentlig myndighed ikke i sig selv indebærer en forpligtelse til at skulle tåle at gøre tjeneste et andet sted eller tåle ændringer i arbejdsopgaverne.

Sådanne eventuelle ændringer skal varsles efter de almindelige arbejdsretlige og funktionærretlige regler således, at der efter den konkrete ændrings karakter gives et passende varsel, og hvis der er tale om en væsentlig vilkårsændring, et varsel svarende til den pågældendes individuelle opsigelsesvarsel, hvorfor datoen 1. august 2006 er meget sent i forhold til en gennemførelsen af ændringen med virkning fra den 1. januar 2007.

Endelig skal CFU præcisere, at det ikke kun er i relation til de medarbejdere, der overføres fra kommunalt til statsligt regi, at der er behov for at skabe trykrammer ved omlægningen samt behov for løbende at gennemføre den fornødne kompetenceudvikling. Det gælder også de medarbejdere, som i dag er statsligt ansat inden for de nævnte områder.

### **Økonomi**

De økonomiske konsekvenser af den meget omfattende reform bør naturligvis være veloplyste.

Det gælder både på de enkelte områder, der berøres - og samlet set.

Det er derfor - i lyset af den stramme økonomiske udgiftsstyring - betænkeligt, at der ikke ligger økonomiske konsekvensberegninger til de enkelte lovforslag.

Partierne bag reformen har samtidig garanteret, at de ansatte følger opgaverne. Et væsentligt spørgsmål er hvorledes jobsikkerhedsgarantien finansieres?

Et andet væsentligt spørgsmål som lovforslagene ikke giver svar på er, hvad opgaveoverførelsen koster og hvordan finansieringen skal findes?

Helt basalt findes der sammenlignelige, men alligevel forskellige aftalesæt på det kommunale og det statslige område. Det er aftalesæt, som skal anvendes parallelt i den resterende overenskomstperiode. De overenskomstansatte fortsætter blandt andet med de kommunale lønreguleringer og herunder den kommunale sektors reguleringsordning. Tjenestemændene overføres derimod umiddelbart og forudsættes kompenseret samtidigt lønmæssigt ved indplaceringen på de statslige aftaler.

Således belastes de statslige budgetter af såvel forudseelige som uforudseelige udgifter i forbindelse med overgangen og i årene derefter. I den forbindelse er det ikke mindst relevant at rette fokus mod de nye lønsystemer i staten, hvor

en væsentlig forudsætning for disse er tilstedeværelsen af et lokalt økonomisk råderum.

### **Udvidelse af ansættelsesområde**

Det anføres i lovforslaget, at ansættelsesområdet - både for tjenestemænd og overenskomstansatte - udvides til at omfatte den nye ansættelsesmyndigheds område. Dette er efter CFUs opfattelse ensbetydende med, at såvel de statslige som de overførte kommunale medarbejdere i princippet vil få hele landet som ansættelsesområde.

Lovforslaget indebærer en markant udvidelse af ansættelsesområdet, især for de (amts)kommunale medarbejdere, der overføres, idet deres ansættelsesområde typisk har været det enkelte amt eller den enkelte kommune.

CFU finder, at en sådan udvidelse forekommer at være både retsligt betænkelig og unødvendig, idet der bør kunne findes en løsning således, at opgaveflytningen kan gennemføres med en væsentlig mindre udvidelse af ansættelsesområdet.

CFU skal i den forbindelse henvise til, at tjenestemænd, der som led i kommunalreformen overføres fra amterne til selvejende institutioner under Undervisningsministeriet, får et ansættelsesområde, der er begrænset til den enkelte institution, jf. pkt. 2 i almindelige bemærkninger til udkast 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 voksenuddannelsescentre og forskellige andre love og til udkast til forslag til lov om ændring af lov om centre for videregående uddannelse og andre selvejende institutioner for videregående uddannelse m.v., lov om mellem- og videregående uddannelser, lov om centre for undervisningsmidler m.v. og forskellige andre love på Undervisningsministeriets område.

Videre fremgår det af bemærkninger til § 7, at *stor afstand mellem det hidtidige og det nye tjenestested udelukker således ikke i sig selv til at overtage den nye stilling*. CFU er enig i, at i forhold til passende stilling er afstand et ud af flere momenter, der indgår i en konkret vurdering, men vi mener dog, at stor afstand efter omstændighederne i sig selv kan indebære, at stillingen ikke er passende.

CFU er den af opfattelse, at vurderingen af hvorvidt et indgreb er af "særlig indgribende karakter" må vurderes i forhold til den stilling, tjenestemanden oprindeligt blev overført fra.

Personalestyrelsen har tidligere tilkendegivet, at lovudkastets udvidelse af ansættelsesområdet svarer til de regler, der blev fastlagt i forbindelse med dan-

nelsen af Hovedstadens Sygefællesskab (H:S) og Bornholms Regionskommune.

Dette er CFU ikke enig i, idet der ved dannelsen af H:S ikke skete andre ændringer i tjenestemændenes ansættelsesområde, end hvad tjenestemændene var forpligtede til at tåle ved fortsat ansættelse i den hidtidige stilling og for så vidt angår Bornholms Regionskommune blev ansættelsesområdet fastlagt til at være Regionskommunen.

Der er væsentlige forskelle i de trods alt snævre udvidelser af ansættelsesområderne i de tidligere situationer, og så det, der ligger i det nærværende lovforslag.

CFU forudsætter, at udvidelsen af ansættelsesområdet gennemføres så lempeligt som muligt således, at det både sker under hensyn til den enkelte medarbejder og opgaveflytningen, og selvfølgelig ved overholdelse af reglerne om varsling og lign.

#### **Arbejdssted og arbejdsopgaver**

CFU finder det vigtigt, at der meget hurtigt kommer en afklaring af, hvor det fremtidige arbejdssted for den enkelte medarbejder er placeret, og hvilke arbejdsopgaver den ansatte fremover skal varetage. Dette gælder for alle medarbejdere i den nye struktur.

CFU skal i den forbindelse henstille, at der i videst muligt omfang tages hensyn til såvel nuværende som kommende statsansatte medarbejders ønsker, ligesom tillidsrepræsentanter og personaleorganisationerne skal inddrages.

#### **Tjenestemænd**

Det fremgår af lovforslagene, at tjenestemænd overføres til statstjenestemandsansættelse med de hidtidige vilkår, og i bemærkningerne anføres det samtidig, at de ansættes som statstjenestemænd i henhold til tjenestemandsløvgivningen og de kollektive aftaler, der er indgået i henhold til denne lovgivning.

Det er CFUs opfattelse, at disse bemærkninger strider mod hinanden, idet der også på tjenestemandsområdet er indgået væsentligt forskellige aftaler i henholdsvis statsligt og kommunalt regi. Lovforslaget indeholder således ikke en konkret afklaring af, hvilke løn- og ansættelsesvilkår tjenestemændene skal have i fremtiden.

Det gælder såvel i forhold til løn, pension og andre ansættelsesvilkår, hvor regulativer (f.eks. pension) og aftaler (løn- og øvrige ansættelsesvilkår) er forskellige.

Der kan angives mange eksempler på forskelle, men CFU vil her alene pege på enkelte væsentlige forskelle.

I forbindelse med de nye lønsystemer er det på statens område aftalt, at fremtidige lønstigninger udover hvad den enkelte havde udsigt til i det gamle lønsystem – i grove træk – ikke medfører ændringer i den pågældendes tjenestemandspensionsskalatrin, men der indbetales pensionsbidrag af forskellen til en bidragsfinansieret pensionsordning på samme måde som for de overenskomstansatte.

På det kommunale område er det aftalt, at der fortsat sker almindelig tjenestemandspensionsoptjening.

På det kommunale område er der desuden aftalt særlige pensionsforbedringer for såvel nuværende tjenestemandsansatte som allerede pensionerede kommunale tjenestemænd.

Det er der ikke i samme omfang på det statslige område.

Lønaftalerne i det kommunale område er også væsentlig forskellige i forhold til staten, idet man i kommunerne er i gang med en større omlægning af hele den gamle stedtillægsordning (områdetillæg).

Endelig skal det nævnes, at der også er en række forskelle, når det drejer sig om aftaler om øvrige ansættelsesvilkår som for eksempel aftaler om seniorordninger, frivillig fratreden, barsel og omsorgsdage, ferie og ansættelse på særlige vilkår.

Med det formål at sikre den enkelte tjenestemand – kommunal som statslig – mod ændringer i ansættelsesvilkårene, der vil blive opfattet som forringelser, skal vi 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 indebærer, 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 indebærer endvidere, at såfremt en kommunal tjenestemand ikke ønskede ansættelse som statstjenestemand, blev den kommunale ansættelse opretholdt lige som 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.

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 forpligtelsen til at overtage en anden stilling indenfor rammerne af det nye ansættelsesområde er af særlig indgribende karakter for den enkelte.

CFU finder, at det med ovennævnte er højst uklart, hvor grænsen mere præcis går for, hvad den enkelte tjenestemand må tåle i forhold til forpligtelsen til efter lovforslaget at overtage en anden passende stilling indenfor sit – udvidede – ansættelsesområde.

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.

Vi forudsætter, at lovforslaget ikke indebærer forringelser i de berørte tjenestemænds pensionsforhold i forhold til de berettigede forventninger, de pågældende inden overdragelsen kan have hertil.

Videre forudsættes det, at Personalestyrelsens notat af 29. oktober 2004 om pensions- og lønforhold for kommunale tjenestemænd, der overføres til staten (ToldSkat) i forbindelse med kommunalreformen, jf. bilag 3 til L130, finder tilsvarende anvendelse som uddybning af udkastets bemærkninger, og CFU skal henstille, at bemærkningerne udbygges i overensstemmelse hermed.

#### *Den lukkede gruppe*

CFU forudsætter, at amtskommunale tjenestemænd, der er ansat i henhold til lov om tjenestemænd i folkeskolen m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 679 af 17. september 1998, opretholder denne status, når de overgår til en ny ansættelsesmyndighed, herunder pensionsvilkår i henhold til § 12 i samme bekendtgørelse.

CFU skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at lov om tjenestemænd i folkeskolen m.v. beror på en aftale mellem Finansministeriet, Kommunernes Landsforening og Lærernes Centralorganisation om kommunalisering af folkeskolens ansatte. I forhold til etableringen af aftalen om folkeskolen af 27. marts 1992 var det en forudsætning, at der blev etableret en "lukket gruppe" af tjenestemænd, der overgik på særlige vilkår.

Det er CFU's opfattelse, at kommunalreformens gennemførelse ikke forudsætter nogen ændring af status for "den lukkede gruppe" af tjenestemænd i folkeskolen, og hvis vilkårene ønskes ændret, kan det alene ske efter forhandling mellem aftalens parter..

CFU skal derfor henstille, at bemærkningen til § 7 om tjenestemænd i den amtskommunale folkeskole, der er ansat efter lov om tjenestemænd i folkeskolen m.v. fjernes således, at tjenestemændene i den "lukkede gruppe" bevarer den hidtidige status, herunder pensionering i henhold til § 12 i lov om tjenestemænd i folkeskolen m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 679 af 17. september 1998.

#### **Overenskomstansatte medarbejdere**

CFU er enig i, at Virksomhedsoverdragelsesloven generelt bør gælde, og på baggrund af lovforslagets bemærkninger også i situationer, hvor der ud fra Virksomhedsoverdragelseslovens bogstav måtte kunne rejses tvivl om et område er inden for lovens rammer eller ej.

Virksomhedsoverdragelsesloven sikrer imidlertid alene den ansattes individuelle rettigheder indtil overenskomstperiodens udløb, og vi skal gøre opmærksom på, at der også på overenskomstområdet er en lang række forskelle i overenskomstgrundlaget for stats- og kommunalt ansatte, idet de fleste af de aftaler, der er nævnt under tjenestemandsafsnittet også gælder for overenskomstansatte.

CFU skal pege på den generelle problematik ved at skulle overføre løn- og pensionsaftaler fra et overenskomstområde til et andet.

Vi finder, at det bør sikres, at de overførte overenskomstansatte efter udløbet af overdragelsesperioden i henhold til Virksomhedsoverdragelsesloven ikke kommer til at opleve en lønnedgang og/eller nedgang til et eventuelt lavere pensionsbidrag som følge af, at de herefter omfattes af de kollektive overenskomster og aftaler herom, der gælder på det statslige område.

Vi vil gøre opmærksom på et enkelt problem, nemlig spørgsmålet om at sikre den enkelte ansatte pensionsmæssig i forbindelse med virksomhedsoverdragelsesloven.

I dag er der ikke mulighed for, at det enkelte pensionsinstitut kan sikre grundlagsrenter, garanteret forrentning af indestående depoter ved overførsel fra et institut til et andet.

CFU skal derfor pege på nødvendigheden af, at de berørte parter i forbindelse med tilpasningsforhandlingerne er opmærksomme på alle relevante aftaler, bestemmelser og lignende.

#### **Afsluttende bemærkninger**

Det er CFU's opfattelse, at lovforslaget for så vidt angår de personalepolitiske og personalejuridiske forhold ikke er tilfredsstillende.

CFU skal derfor foreslå, at der garanteres gennemførelse af tilpasningsforhandlinger mellem de berørte parter både for tjenestemænd og overenskomstsansatte således, at det kan klarlægges, hvilke løn- og ansættelsesvilkår, der skal være dækkende for de overførte grupper i fremtiden.

CFU har tilsluttet sig de politiske udmeldinger om tryghed for de berørte personer, og vi skal derfor opfordre til, at der afsættes den fornødne tid til og reel mulighed for dialog og forhandling mellem de berørte parter.

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

Med venlig hilsen



Peter Waldorff



Trafikminister Flemming Hansen og  
Indenrigs- og sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen

### Lovforslag om trafikelskaber

VAFT – Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab – har på møde i dag fået forelagt forslaget til lov om trafikelskaber, der er offentliggjort på Trafikministeriets hjemmeside.

Viborg d. 07-01-2005

Bestyrelsen er enig i de overordnede linier – at der skal oprettes fælleskommunale trafikelskaber, og at bus & tog samarbejdet skal videreføres. Det er til stor gavn for kunderne, at køreplaner og takstsystemer hænger sammen.

J.nr. 1-10-501-02

Bestyrelsen hilser det også velkomment, at X busserne får mulighed for at fortsætte som hidtil.

Kontaktperson:  
Bent Hansen  
Direkte tlf. 8727 1900

Bestyrelsen har dog følgende principielle kommentarer:

- Der er et demokratisk problem i sammensætningen af bestyrelsen, hvor regionen kun får 2 medlemmer ud af højst 9. Samtidigt giver det ikke et ligeværdigt samarbejde i bestyrelsen, når regionens medlemmer stort set vil være henvist til at få indflydelse i kraft af varetøret over økonomiske forhold. Det foreslås, at der sikres en rimelig paritet i bestyrelsen. Ønskes der kommunalt flertal, kunne der fx være 7 fra kommunerne og 6 fra regionen.
- Forskellige finansieringsmodeller i Vestdanmark og i Østdanmark giver forskellige vilkår og incitamentter i trafikelskaberne. I Østdanmark skal regionerne finansiere administrationen, mens administrationen i Vestdanmark skal finansieres via administrationsbidrag fra både kommunale og regionale ruter. Det giver risiko for, at kommunerne vil være tilbageholdende med at lade lokalkørsel være åben for alle – og indgå i trafikelskabet – da der herved udover kørsel også skal betales administrationsudgifter. Alt i alt risiko for mindre sammenhængende kollektiv trafik i de tyndt befolkede områder, hvor indtægter fra andre end skoleelever er små. Det foreslås, at regionen finansierer administration af kollektiv trafik i hele Danmark.
- Statens overtagelse af tilladelsesudstedelse til rutekørsel giver manglende sammenhæng mellem køreplanlægning for almindelig rutekørsel og udstedelse af tilladelser til rutekørsel – og mere administration, hvis sammenhængen skal sikres. Det foreslås, at opgaven fortsat skal varetages af trafikelskaberne.

Banegårdspladsen 4, 1.  
Postboks 21  
8800 Viborg  
Telefon 8727 1800  
Fax 8660 3866  
vaft@vibamt.dk  
www.vaft.dk

Venlig hilsen

Bent Hansen

/Grethe Hassing

Kopi sendt til Folketingets Trafikudvalg, ARF og trafikselskaber.



Trafikministeriet  
 1. Kontor  
 Frederiksholms Kanal 27 F  
 1220 København K

### **Opgave- og strukturreformen.**

#### **KL's høringssvar om udkast til forslag til Lov om trafik- selskaber.**

Trafikministeriet har den 1. december 2004 sendt udkast til Lov om trafik-  
 selskaber til høring i KL. I den anledning har KL følgende bemærkninger:

Lovforslaget gør det obligatorisk for regionerne at oprette trafikskaber  
 samt for kommunerne at deltage i et trafikskab. KL tager lovforslagets  
 overordnede linie til efterretning og noterer med tilfredshed, at kommunal  
 indflydelse på den offentlige servicetrafik er fremhævet som et grundlæg-  
 gende princip bag lovens udformning. Imidlertid er lovforslaget mindre  
 præcist end forventet og præget af en række vidtgående ministerbemyndi-  
 gelser til at fastlægge de nærmere rammer for trafikskabernes organisere-  
 ring og virke. KL er betænkelig ved regulering baseret på ministerbemyndi-  
 gelser. Det gør reguleringen uigennemsigtig og rækkevidden af den reelle  
 kommunale indflydelse i trafikskaberne meget vanskelig at bedømme.

#### **Trafikskabernes etablering**

Lovforslagets §1 pålægger regionsrådenes forberedelsesudvalg at oprette  
 trafikskaber og overlader det til forberedelsesudvalgene at bestemme  
 skabernes geografiske afgrænsning efter høring af kommunerne. KL fin-  
 der det vigtigt, at fastlæggelsen af antallet af trafikskaber sker ud fra en  
 faglig vurdering og i enighed med kommunerne, som bliver centrale aktører  
 i forhold til den offentlige servicetrafik. Derfor foreslår KL, at fastlæggelsen  
 af antallet af trafikskaber sker på baggrund af en vurdering af trafik- og  
 pendlerstrømme, udbygningsplaner m.m. Det vil reducere koordinerings-  
 problemer efterfølgende. KL foreslår endvidere, at trafikministeren i §1  
 bemyndiges til at træffe afgørelse, hvis der ikke kan opnås enighed mellem  
 regioner og kommuner om trafikskabernes geografiske udbredelse.

Den 6. januar 2005

Jnr 10.08.04 K04  
 Sagsid 000149261

Ref MAG  
 mag@kl.dk  
 Dir 3370 3328

Weidekampsgade 10  
 Postboks 3370  
 2300 København S

Tlf 3370 3370  
 Fax 3370 3080

www.kl.dk

1/5

## Trafikselskabernes organisering

Som nævnt lægger KL afgørende vægt på, at lovforslaget bygger på intentioner om at sikre kommunerne indflydelse i de enkelte selskaber – og i forlængelse heraf, at kommunerne er sikret flertal i selskabernes bestyrelser. Lovforslaget er dog uklart på området – ikke mindst når det gælder trafik-selskabernes organisering.

Af lovforslagets §2 stk. 3 fremgår det, at kommunale medlemmer til trafik-selskabets bestyrelse udpeges ved forholdstalsvalg efter §24 i Lov om kommunernes styrelse. Af lovbemærkningernes afsnit 3.1 fremgår det, at det overlades til regionsrådenes forberedelsesudvalg at fastlægge procedurer for udpegning af trafikelskabernes bestyrelser. Sidst men ikke mindst fremgår det af lovbemærkningerne til §2 stk. 3., at det vil være hensigtsmæssigt, at de udpegede bestyrelsesmedlemmer repræsenterer forskellige geografiske egne inden for trafikelskabets område. Der er behov for en præcisering af lovforslaget på dette felt, jf. nedenfor om § 2.

Dertil kommer, at spørgsmål om bl.a. repræsentantskabernes rolle samt stemmeregler og mindretalsbeskyttelse først afklares i forbindelse med fastsættelse af bindende retningslinier i en standardvedtægt, som Trafikministeriet og Indenrigs- og Sundhedsministeriet vil udforme efterfølgende.

KL må som minimum kræve, at lovforslagets §2 sikrer de kommunale parter direkte inddragelse i udformningen af en standardvedtægt. KL skal påpege det u hensigtsmæssige i at udpege kommunale bestyrelsesmedlemmer alene efter forholdstalsvalg. Hensynet til et fornuftigt og rimeligt grundlag for samarbejde i trafikelskaberne tilsiger, at kommunale bestyrelsesmedlemmer bør vælges ud fra overvejelser om dels at sikre geografisk spredning, dels at sikre, at selskabets ledelse afspejler en rimelig balance mellem brug af selskabet, finansieringsandel og særlige behov i øvrigt.

Der findes eksempler på valgeregler mv. for eksisterende trafikelskaber, som KL finder, man med stor fordel kan lade sig inspirere af, når man skal lægge sig fast på den endelige model for udpegning såvel til bestyrelsen som til repræsentantskabet.

## Trafikselskabernes finansiering

Af bemærkninger til lovforslagets §3 fremgår det, at *"det forventes, at trafikelskaber vil vælge en tilskudsordning, hvor regionerne bliver ansvarlige for privatbanerne samt for et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter."* Formuleringen er uklar. Problemet med denne formulering er, at kommunerne dermed skal finansiere buslinier, der har karakter af regionale linier, men som samtidig har en banebetjening. Dette er ikke hensigtsmæssigt, idet finansieringsansvaret for den regionale bustrafik bør ligge hos regionen. Formuleringen foreslås derfor ændret til,

at "regionerne finansierer evt. privatbanestrækninger og det overordnede regionale busnet i regionen".

Af bemærkningerne til §3 fremgår, at trafikselskaberne vil have mulighed for at få indtægter fra bl.a. salg af reklamepladser ved stoppesteder. Dette er ikke korrekt, da stoppesteder mv. tilhører kommunerne, idet trafiksselskabet efter forslaget ikke selv skal anlægsetablere. Reklamefinansierede stoppesteder kan ikke umiddelbart overdrages til trafikselskabet, da kontrakten almindeligvis omfatter flere ydelser end læskærme – f.eks. informationsstandere.

### **Trafikselskabernes opgaver**

I forligsteksten i aftalen om opgave- og strukturreformen fremgår det, at "den enkelte kommune sikres mulighed for at påvirke udbudet af busruter inden for egne grænser mod at påtage sig en betydelig del af finansieringsansvaret herfor". Dette fremgår ligeledes af lovforslagets bemærkninger – men ikke af selve lovtæksten. Her fremgår derimod, at trafikselskabet varetager koordineringen og planlægningen af offentlig servicetrafik. KL foreslår derfor, at der i lovforslagets §5 tilføjes, at "Oprettelse og fastlæggelse af lokale ruter i kommuner vil ske efter ønske fra den enkelte kommune. Trafikselskabet skal samarbejde med den enkelte kommune om planlægningen og fastlæggelsen af busruter og linieføringen."

### **Koordinering og planlægning**

Også når det gælder koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik er der behov for at præcisere kommunernes indflydelse. Det gælder i forbindelse med trafikministerens trafikplan for jernbanetrafik, og det gælder i forhold til trafikselskabernes plan for serviceniveauet.

For så vidt angår trafikplanen for jernbanetrafik fremgår det af bemærkningerne til §8, at en høring skal åbne mulighed for, at lokale ønsker afspejles i det statslige udbud af jernbanetrafik, samt at planen udover at tjene som et udgangspunkt for trafikselskabernes planlægning også vil indgå i kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner. KL foreslår derfor, at ikke alene trafikselskaberne men også kommunerne høres i forbindelse med trafikplanens udarbejdelse.

Også når det gælder trafikselskabernes plan for serviceniveauet henvises der i bemærkningerne til §9 til sammenhængen med den kommunale planlægning. Dertil kommer, at det er kommunerne og ikke trafikselskabet der fastlægger serviceniveauet for det lokale udbud af offentlig servicetrafik. Derfor bør det direkte fremgå af §9, at planen skal udarbejdes i et tæt samarbejde med den enkelte kommune.

## Takster og billetteringssystemer

Lovforslagets §6 stk. 4 fastslår, at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. KL finder, at der her er tale om et uhensigtsmæssigt indgreb i det lokale selvstyre. Fastholdes bestemmelsen må KL derfor som minimum kræve, at lovforslaget sikrer direkte kommunal indflydelse i forbindelse med trafikministerens nærmere fastsættelse af regler på området. KL vil i den forbindelse lægge vægt på, at der i regler for opgørelse af en fremskrivningsprocent tages hensyn til de generelle pris- og lønstigninger, der er gældende inden for trafikområdet.

Lovforslagets §27 omhandler udvikling og drift af elektroniske systemer for billettering. Af bemærkningernes afsnit 3.13 fremgår, at *"Rejsekortet skal udgøre en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der planlægges over en årrække at erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik."* KL har udbedt sig et DUT-notat om de økonomiske konsekvenser for indførelse af rejsekortet. KL forudsætter, at de kommunale parter inddrages direkte i en videre dialog om rejsekortets udvikling og drift.

## Kontrolafgifter

Af lovforslagets §29 fremgår, at kontrolafgifter udstedt til passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel, kan inddrives ved udpantning. Ved inddrivelse af ikke betalte kontrolafgifter i DSB's S-tog giver særlige bestemmelser mulighed for at foretage lønindholdelse i forbindelse med inddrivelsen. Det tilsvarende er gældende for inddrivelse af ikke betalte P-afgifter i de kommunale P-kontrolordninger. For at sikre trafikselskaberne de bedste muligheder for at inddrive ikke betalte kontrolafgifter, foreslår KL, at §29 udbygges med en bestemmelse om muligheden for lønindholdelse ved inddrivelse af kontrolafgifter.

## Kommunale trafikselskaber i Odense og Århus kommuner

Odense og Århus kommuner varetager i dag selv (dele af) driften af den lokale busstrafik i regi af henholdsvis Odense Bybusser og Århus Sporveje. KL forudsætter, at Lov om visse proceduremæssige spørgsmål m.m. vil finde anvendelse i forbindelse med overdragelse af de kommunale driftsenheder. Lovforslaget indeholder ingen bestemmelser om overdragelsen af de kommunale driftsenheder til trafikselskaberne.

KL lægger vægt på, at loven bør indeholde en udtrykkelig stillingtagen til overdragelsesspørgsmålet. Derfor foreslår KL, at en henvisning til Lov om visse proceduremæssige spørgsmål indarbejdes i loven – eventuelt i lovens bemærkninger.

Det skal dog bemærkes, at aktiviteterne i de to selskaber har været og er med til at finansiere udgifterne til tjenestemandspension : medar-

bejdere, der har været ansat i de kommunale driftsenheder. Gennemsigtheden i selskabernes økonomi og konkurrenceforholdene på markedet kan således tænkes at medføre, at det vil være hensigtsmæssigt at forholde sig særskilt til tjenestemandspensionsproblematikken for de berørte tjenestemænd i Odense og Århus kommuner.

#### **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.

KL skal afslutningsvis bemærke, at de økonomiske konsekvenser af strukturreformen for den københavnske metro, herunder udbygning af 3. etape, endnu ikke er klarlagt. KL opfordrer til, at der findes en hensigtsmæssig løsning.

Med venlig hilsen

  
Ejgil W. Rasmussen

  
Peter Gorm Hansen

Kopi er sendt til Amtrådsforeningen 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 høringssvar 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](http://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.

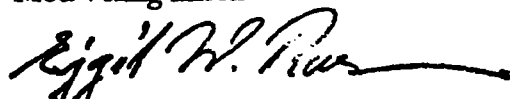
KL modtog ultimo oktober 2004 størsteparten af lovforslagene vedr. strukturreformen med tilhørende DUT-notater. DUT-forhandlingerne blev påbegyndt umiddelbart herefter.

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

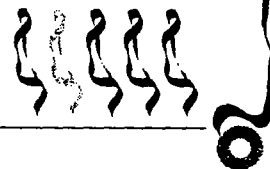
Økonomi- og erhvervsministeren

Samtlige fagministre med ansvar for strukturreformlovforslag

Amtsrådsforeningen

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune



550-000001 (34)

Trafikministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

INDKOMMATT

07 JAN. 2005

Bølgentællen

Dato 6. januar 2005  
Deres ref.  
Vores ref. k-4015/16 HKN/be

→ BSK  
BD  
P2a  
Lwi  
HSC  
JK  
DNP  
Sdsel

## Høring - Lov om trafikelskaber

Danske Busvognmænd har modtaget forslag til Lov om trafikelskaber i høring og skal hermed fremkomme med kommentarer hertil.

### Trafikelskabernes etablering

Lovforslaget indebærer, at der oprettes ét trafikelskab for hele Sjælland. Danske Busvognmænd har tidligere støttet denne idé, men under den grundlæggende forudsætning at trafikelskabet fik ansvaret for koordinering og planlægning af den samlede offentlige servicetrafik i området, herunder den regionale jernbanetrafik på Sjælland incl. S-tog og Metro. Det foreslåede trafikelskab uden denne opgaveportefølje har Danske Busvognmænd til gengæld svært ved at se formålet med. Planlægningen og koordineringen af den kollektive bustrafik i hovedstadsområdet afviger væsentligt fra den planlægning og koordinering, der må tages hensyn til i et langt mere tyndt befolket område. Et sjællandsk trafikelskab alene for bustrafikken virker således ikke hensigtsmæssigt, og vi har svært at se formålet med et sådant selskab.

Hvis idéen om ét sjællandsk trafikelskab fastholdes, bør selskabet som minimum forpligtes til at oprette lokale centre, der kan sikre en fortsat lokal forankring af trafikelskabernes planlægning og koordinering af kørslen og en videreførelse af den viden og ekspertise, der er opbygget i de eksisterende trafikelskaber.

### Trafikelskabernes finansiering

Danske Busvognmænd noterer sig med tilfredshed, at lovforslaget indebærer et "køber betaler" princip for finansieringen, således at de kommunale myndigheder betaler i overensstemmelse med deres forholdsmæssige forbrug af trafikelskabernes ydelser. Dog vil vi udtrykke en vis bekymring, hvad angår finansieringen af den regionale bustrafik i vestdanmark, hvor trafikelskabet beslutter fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Regionsrådet vil få forholdsvist ringe mulighed for at fastsætte det regionale serviceniveau (forstået som kørsel, der overskrider grænserne mellem kommuner).

Danske Busvognmænd skal opfordre til, at trafikskaberne forpligtes til at sikre en enkel og gennemskuelig fordelingsnøgle i forbindelse med finansieringen af den del af den kollektive busstrafik, der overskrider grænserne mellem trafikskaberne.

### **Trafikskabernes opgaver**

#### **Offentlig servicetrafik m.m.**

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig skitseringen af trafikskabernes overordnede opgaver. Præciseringen af, at trafikskaber også kan varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunerne skal varetage efter anden lovgivning finder vi hensigtsmæssig. Vi er bekendte med, at det allerede foregår i nogle amter - både hvad angår skolebuskørsel men også forskellige andre kommunale kørselsordninger. Vi skal opfordre til, at det også præciseres i den øvrige relevante lovgivning, at trafikskabet på kommunens vegne vil kunne varetage indkøb af kørselsopgaver.

Danske Busvognmænd er endvidere enige i, at trafikskaberne skal stå for udbud af al offentlig servicetrafik og indkøb af privatbanetrafik. Vi er imidlertid ikke enige i at trafikskaberne skal have mulighed for egenproduktion. Erfaringerne viser med al tydelighed, at konkurrenceudsættelse øger effektiviteten, giver bedre ressourceudnyttelse og skaber større omkostningsbevidsthed.

#### **Takster og billetteringssystemer**

Det fremgår, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Denne bestemmelse kan vise sig ødelæggende for trafikskabernes økonomi, hvis der ikke samtidig etableres en ordning, der sikrer trafikskaberne en økonomisk kompensation ved eksempelvis stigende brændstofpriser. Danske Busvognmænd skal opfordre til, at der findes en robust og holdbar løsning, så hverken trafikskabernes økonomi eller det kollektive trafiksystems serviceniveau undergraves som følge af udefra kommende begivenheder, som trafikskaberne ikke har nogen indflydelse på.

#### **Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.m.**

Ifølge lovforslaget skal trafikskabernes trafikplanlægning tage udgangspunkt i landstrafikplanen. Danske Busvognmænd finder det bydende nødvendigt, at trafikplanlægningen også forankres i såvel regionale som kommunale planer. En sådan forankring bør være fastsat i lovgivningen, således at det sikres, at der i planlægningen tages hensyn til rejsende mellem bolig og arbejdssted, uddannelsesinstitutionernes planlægning og ringetider m.m.

Den nuværende lovgivning indeholder desuden bestemmelser om inddragelse af diverse organisationer i forbindelse med planlægningen, herunder jernbanevirksomheder og relevante organisationer. Danske Busvognmænd frygter, at fraværet af disse bestemmelser i lovforslaget vil medføre tab af nyttig og nødvendig viden om afviklingen af den kollektive trafik og herunder omkostningerne herved, relationer til arbejdsmiljølovgivningen og overenskomstforhold. Det foreslås, at lovforslaget i lighed med de eksisterende love om kollektiv trafik sikrer en inddragelse af relevante organisationer i planlægningsarbejdet.

#### **Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede**

Danske Busvognmænd har i brev til Trafikministeriet af 14. oktober 2004 afgivet hørings svar på forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan, L105). Der henvises derfor til dette svar.

Vi skal dog i tilføjelse hertil opfordre til, at trafikskaberne forpligtes til at inddrage såvel handicaporganisationerne som andre relevante organisationer i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen.

### **Tilladelser til rutekørsel**

Danske Busvognmænd tilslutter sig ideen om at indføje definitionerne af rutekørsel og rutetilladelser i Lov om trafikskaber.

Vi er dog af den opfattelse, at kompetencen til at udstede tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel fortsat bør ligge hos trafikskaberne. Danske Busvognmænd savner begrundelser for en centralisering af denne funktion. Behovet for en administrativ ankeinstans i forhold til trafikskabernes afgørelser i forbindelse med tildeling af rutetilladelser vil til gengæld være værdifuld. Vi foreslår derfor, at trafikskaberne fortsat bemyndiges til at udstede tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel ud fra et nærhedsprincip, men at Trafikministeriet udgør en administrativ ankeinstans for afgørelser truffet på dette område.

### **Fjernbuskørsel**

Danske Busvognmænd har med tilfredshed konstateret, at tilladelse til fjernbuskørsel fortsat udstedes af trafikministeren, samt at tilladelse til fjernbuskørsel kun kan gives til offentlige myndigheder, hvis ruterne udbydes og ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

Den ændrede kommunalstruktur vil imidlertid medføre, at enkelte eksisterende fjernbusruter ikke fremover vil være defineret som sådan, idet de kun vil forløbe indenfor ét eller to trafikskabers område. På den baggrund vil vi fra Danske Busvognmænd anbefale, at der for disse ruter indføres en kilometergrænse for optagning og afsætning af passagerer. En sådan grænse kunne eksempelvis være 100 kilometer.

Herudover vil vi anbefale, at reglerne/overenskomsten for befording af passagerer indenfor en 100 kilometersgrænse på en fjernbusrute i privat regi mellem flere områder indenfor ét trafikskabsområde eller mellem to trafikskabers områder fastlægges efter forhandling mellem parterne og med trafikministeren som ankeinstans.

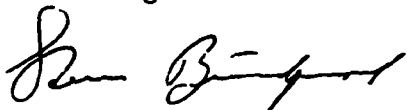
Endelig skal vi anbefale, at opgaverne vedrørende betjening af grænseregionen mellem Sverige og Danmark med almindelig rutekørsel fremover varetages af trafikministeren efter regelsættet om international buskørsel.

### **Rejsekort og Rejseplan**

Udviklingen og vedligeholdelsen af et effektivt rejseinformationssystem er en samfundsopgave, som alle udbydere af kollektiv trafik må sikres adgang til. Danske Busvognmænd er af den opfattelse, at det lovgivningsmæssigt bør sikres, at denne adgang kan ske på fair og lige vilkår.

Der skal afslutningsvis gøres opmærksom på, at Danske Busvognmænd naturligvis står til rådighed for supplerende bemærkninger, såfremt dette måtte ønskes.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard  
adm. direktør

udskrift

10188

**HUR** Hovedstadens  
Udviklingsråd

550-000001 (27)

Trafikminister Flemming Hansen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

→ BSH ✓  
HSC ✓  
Lwi ✓  
BZ ✓  
Sidsel ✓  
PJa ✓  
DMP ✓  
4/1

1/7

Sagsnummer  
88526-503631

Sagsbehandler OH  
Direkte 36 13 20 20  
Fax 36 13 20 93  
OH@hur.dk

21. december 2004

## Høringssvar vedrørende forslag til lov om trafikelskaber

### Overordnede bemærkninger til lovforslaget

Der lægges i lovforslaget op til et øget ansvar og en øget involvering af kommunerne i den kollektive trafik samtidig med, at de kommende regioner får et ansvar i forbindelse med regional trafik samt drift og udvikling af trafikelskabet. Der lægges op til, at hovedansvaret for bus- og lokalbanetrafikken lægges i de enkelte kommuner.

Dette er en grundlæggende forskel i forhold til den nuværende model og arbejdsdeling i hovedstadsområdet, hvor det finansielle ansvar for bus- og lokalbanetrafikken er samlet på ét niveau. Siden HT-loven i 1974 har der i hovedstadsområdet været anvendt en solidarisk model for den kollektive trafik. Lovforslaget lægger op til en ændring af dette.

De grundlæggende træk i den i lovforslaget foreslåede model benyttes i forskellig udstrækning i en række amter i dag. Modellen har vist sig at være hensigtsmæssig i områder med begrænset pendling, hvor der er en entydig opdeling mellem regional og lokal trafik – som f.eks. i STS og VT. Modellen giver her god sammenhæng mellem den enkelte kommunes betalingsvillighed, indsats i forhold til fremkommelighed, anlæg m.m. og den busbetjening, denne enkelte kommune oplever.

Modellen kan dog ikke uden problemer overføres til hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet er kendetegnet ved at udgøre ét samlet bolig- og erhvervsområde med stor pendling på tværs af amter og kommuner, hvor den foreslåede opdeling i regionale og lokale ruter ikke giver mening. Den foreslåede model giver næppe samme muligheder som i dag for at sikre en samlet, sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og drift af bus- og lokalbanetrafikken.

Den foreslåede finansierings- og organisationsmodel vurderes dermed helt overordnet at ville rumme en risiko for en forringelse af vilkårene for at drive et trafikelskab med ansvaret for bus- og lokalbanedriften i hovedstadsområdet. Det anbefales derfor, at der for hovedstadsområdet udarbejdes en mere bredt funderet og solida-

risk finansieringsmodel.

88526-503631

#### **HURs overordnede anbefaling for Forslag til lov om Trafikselskaber**

Helt overordnet er det HURs holdning, at der bør oprettes ét fælles trafikselskab for hovedstadsområdet med ansvar for bus, S-tog, metro og lokalbaner. Der er en logisk sammenhæng mellem de forskellige transportformer, f.eks. bliver 40 pct. af rejserne med S-tog startet eller afsluttet med en busrejse. Der er samtidig en oplagt mulighed for synergi ved at oprette ét selskab. Der vil dermed være mulighed for ét fælles samlet fokus og fælles markedsføring, administration m.m. Det vil samtidig fjerne muligheden og incitamentet til suboptimering, og dermed sikre et større fokus på helhed og sammenhæng.

Der er i lovforslaget lagt op til en langt mindre ambitiøs og nyskabende model, hvor udelukkende bus- og lokalbanetrafikken på Sjælland samles. Det er mindre oplagt, hvad synergifordelen er ved dette.

Såfremt det besluttet udelukkende at lægge ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken i de kommende trafikselskaber, er det HURs holdning, at det er mest hensigtsmæssigt at oprette to trafikselskaber for Sjælland - ét for hver region.

De områder der foreslås slået sammen har - i forhold til bustrafik - meget forskellige behov. Udfordringerne for bustrafikken i hovedstadsområdet er meget forskellige fra udfordringer på resten af Sjælland. De synergifordele der kunne være, vurderes bedre at kunne udnyttes ved at lade to selvstændige trafikselskaber på Sjælland indgå i et formelt og målrettet samarbejde på områder omkring bl.a. markedsføring, takster m.m. I forhold til bus- og lokalbanetrafikken i det nuværende Roskilde Amt, der ved en sådan model lægges under Region Sjælland, og dermed adskilles fra det nuværende HUR-område, skal der findes en samarbejdsform, der sikrer en fortsat synergi og sammenhæng i trafikken - også i forhold til takster, ruteplanlægning m.m.

#### **Konkrete bemærkninger til lovforslaget**

Såfremt det måtte besluttet at anvende den i lovforslaget opstillede model for hovedstadsområdet, har HUR en række bemærkninger til forhold, der bør præciseres og/eller ændres.

Det noteres, at der med lovforslaget tilsyneladende har været et ønske om at opprioritere den kommunale inddragelse. Dette er isoleret set en fordel i forhold til bedre at kunne sikre en sammenhæng mellem på den ene side lokale ønsker og behov for kollektiv trafik og på den anden side betalingsvilligheden og den indsats, hver enkelt kommune ønsker at yde i forhold til fremkommelighed, trængsel m.v.

Det vurderes dog samtidig at resultere i følgende problemstillinger:

### Hensigtsmæssig opdeling mellem regional og kommunal trafik

Regionaltrafik defineres i bemærkningerne til forslaget § 3 i forhold til banebetjente bycentre. Denne definition vurderes at være problematisk i hovedstadsområdet, da stort set alle bycentre i hovedstadsområdet er banebetjente, og fordi mange banebetjente byer ikke er specielt godt betjent på tværs mellem byfingrene.

I hovedstadsområdet er der desuden en række særlige forhold omkring pendlingsmønstre, der taler for, at en ganske stor del af bustrafikken har en funktion, der går på tværs af kommuneskel. Det gælder f.eks., at ca. 85 pct. af bustimerne er på linjer, der krydser én eller flere kommunegrænser.

En opdeling, hvor den enkelte kommune køber sin egen trafik, giver derfor en række problemer. Dette gælder en lang række ruter, der ikke kan betegnes som entydigt regionale i henhold til lovforslagets definition - f.eks. en pendulbus, der servicerer DTU til og fra Lyngby Station. For disse linjer vil der ikke kunne findes én eller flere kommuner, der vil betragte det som deres ansvar at drive dem. Det gælder også de mange linjer - som f.eks. de seks A-buslinjer - der i høj grad betjener pendlere fra andre kommuner end den kommune, hvor bussen kører.

Endelig vurderes den enkelte borgers faktiske forbrug at være særdeles svært at estimere. Der er ikke materiale til rådighed, der vil kunne sikre en objektiv byrdefordeling på kommuneniveau.

Alternativt kunne størstedelen af de nuværende ruter disponeres på et overkommuntalt eller regionalt niveau. Der vil i den forbindelse kunne arbejdes med en model, hvor der identificeres grupper af kommuner, der vil kunne gå sammen omkring en fælles finansiering af buslinjer af fælles betydning for det pågældende område.

Endelig skal det bemærkes, at de buslinjer, hvor der skal udregnes en fordelingsnøgle mellem kommuner, vil være mere administrativt tunge at drive og udvikle - og dermed dyrere. Der vil løbende skulle indregnes en hel række forhold omkring pendlingsmønstre og produktivitet, indtægt m.m. i hver enkelt kommune. Dette vil i givet fald skulle omregnes ved alle omlægninger, tilpasninger og ændringer.

### Mulighed for løbende, operationelle tilpasninger af trafikken

I lovforslagets § 3 beskrives, at selskabet skal finansieres af alle kommunerne på Sjælland samt de to regioner. Selskabet skal samtidig sikre ét sammenhængende bus- og lokalbanetilbud samt være i stand til at træffe hurtige beslutninger. Dette forudsætter en bestyrelse og direktion, der har kompetence til at træffe de daglige beslutninger og de nødvendige tilpasninger.

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis beslutninger omkring f.eks. tilpasninger og mindre ændringer ikke vil skulle forelægges repræsentantskabet eller hver enkelt impliceret kommune.



Et eksempel på dette er den netop overståede udarbejdelse af bustilpasninger som direkte følge af DSB's ændring af Kystbanens køreplan. For at sikre en fortsat sammenhæng for pendlerne, er der som følge af dette foretaget ændringer af køreplaner og ruter for 75 buslinjer, og dermed ændringer i bl.a. kørselsmængderne i de mange berørte kommuner.

#### Sikre fortsat helhed og kontinuitet i den kollektive trafik

Igennem en mangeårig udvikling er der sikret et velfungerende kollektivt trafiksystem. Rygraden i dette system er sammenhæng, helhed og korrespondance mellem de forskellige kollektive trafiktilbud.

Det skal derfor sikres, at alle kommuner - på trods af egeninteresser eller manglende erfaring med området - disponerer på en måde, så den nødvendige sammenhæng i den kollektive trafik opretholdes.

Hvordan dette sikres er mindre væsentligt. Det afgørende er, at der ikke i den kollektive trafik må være kommuner og områder, der på den ene eller anden måde obstruerer helheden og korrespondancerne. Dette skal sikres i lovgivningen.

HUR ønsker i den forbindelse at give udtryk for en bekymring omkring konsekvensen af lovforslaget i forhold til den fremtidige kvalitet og kvantitet af busproduktet. Konsekvensen af at lade hver enkelt kommune finansiere og disponere over en stor del af regionens busnet er svær at estimere. Det vil give meget langsigtede konsekvenser, hvis det skulle resultere i en væsentlig forringelse af produktet.

#### **Andre bemærkninger**

##### Planlægning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet

I lovforslagets § 8 og 9 lægges op til, at vægten omkring den overordnede planlægning af den kollektive trafik flyttes fra det lokale/regionale niveau til staten. Trafikministeriet skal i den forbindelse hvert fjerde år udarbejde en plan omkring udviklingen af togtrafikken. På baggrund af denne skal trafiksekskaberne så udarbejde oplæg til, hvordan bustrafikken kan tilpasses dette. I den forbindelse er det relevant at nævne, at bustrafikken i hovedstadsområdet har størstedelen af påstigerne i den kollektive trafik i området.

Der vurderes i den forbindelse at komme til at mangle en regional politisk debat om den overordnede prioritering af den kollektive trafik.

Der vurderes endvidere at være behov for én samlet planlægning og visionsformulering for hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvor sammenhængen og kontinuiteten mellem de forskellige transportformer er essentiel for områdets udvikling.

På baggrund af ovenstående anbefales, at der indføres en periodisk udarbejdelse af en kollektiv trafikplan for hovedstadsområdet med inddragelse af alle relevante parter.

Rejsekort - Det skal bemærkes, at Rejsekortet ikke som anført i bemærkningerne til lovforslagets § 3 vil kunne bruges til at opgøre "... kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikselskabets transport ...", da det ikke forudsættes, at rejsekortet er personligt. Der vil dermed ikke med Rejsekortet være data omkring kommunetilhørsforhold for alle rejser.

#### Anlæg

Det beskrives i bemærkningerne til lovforslagets § 3, at større anlægsinvesteringer skal finansieres forholdsmæssigt af de kommuner, hvis borgere forventes at bruge forbedringen. Denne model åbner for en række problemstillinger. Det skal f.eks. sikres, at en eller ganske få kommuner ikke vil kunne blokere for et større anlægsarbejde. Det skal ligeledes sikres, at den fordelings- og beslutningsmodel, der vælges, er handlekraftig og ikke blokerer for infrastrukturforbedringer generelt.

Den foreslåede model vurderes at ville kunne gøre det vanskeligt at skaffe de nødvendige midler til vigtige infrastrukturforbedringer og tilretninger. Det skal i den forbindelse bemærkes, at teksten i lovforslaget ikke vurderes at være i overensstemmelse med den økonomiske fordeling mellem kommuner og regioner, der er lagt op til i de økonomiske forudsætninger i lovforslaget.

#### Kommunernes repræsentation

Det virker uhensigtsmæssigt, at der i lovforslagets § 2 bestemmes, at én kommune kun kan få ét sæde i bestyrelsen. Dette i forhold til, at over en tredjedel af HURs nuværende samlede bruttoudgift til busdriften lægges i Københavns Kommune.

#### Grænseoverskridende kørsel

I forlængelse af § 5 stk. 5 bør det præciseres, at trafikselskabet for Østdanmark har samme muligheder for grænseoverskridende kørsel som Region Syddanmark.

#### Tilladelser til rutekørsel

HURs nuværende kompetence til udstedelse af tilladelser til almindelig og special rutekørsel foreslås i lovforslagets § 21 at overgå til Trafikministeren. Det vurderes, at dette vil skabe unødigt bureaukrati, da HUR i så fald alligevel vil være høringspart. Der behandles årligt ca. 300-400 ansøgninger.

#### Takstfleksibilitet

I lovforslagets § 6 stk. 4 noteres, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Dette princip om en afdæmpet udvikling af taksterne i den kollektive trafik er særdeles fornuftigt og rimeligt.

Den meget stringente model vurderes dog at rumme potentielle uhensigtsmæssig-

heder i forhold til muligheder for prioritering og i forhold til mulighed for at tilpasse indkomstniveauet til f.eks. udefrakommende ekstraordinære udgifter til f.eks. øgede oliepriser eller andet. Den eneste mulighed for at tilpasse udgifter og indtægter er at reducere i servicen. Dette vil kunne resultere i en ond spiral for den kollektive trafik med nedskæringer og deraf følgende passagerfracald, hvilket resulterer i nedskæringer, osv.

Der er situationer, hvor en begrænset og isoleret stigning af taksterne kan være mere attraktiv end en reduktion i servicen.

#### Takstkompetence

Af lovforslaget § 4 fremgår, at "Trafikministeren kan fastsætte regler om deling af billetindtægter mellem de forskellige selskaber i hovedstadsområdet, som varetager køb af eller udfører offentlig servicetrafik med tog, S-tog, privatbaner, metro og bus."

Det bør i den forbindelse fastslås, at Trafikministerens mulighed for at fastsætte principper for fordeling af billetindtægter i hovedstadsområdet, bør baseres på de nuværende, velfungerende og klart definerede kriterier for takstfordeling i hovedstadsområdet.

#### Lokalbaner

De særlige bestemmelser om, at HUR kan deltage med bestemmende indflydelse i en række aktieselskaber på privatbaneområdet bl.a. i Infrastrukturselskabet Hovedstadens Lokalbaner A/S og i operatørselskabet Lokalbanen A/S, må opretholdes, og de forventes i øvrigt overført til Trafikselskabet for Østdanmark.

HUR forudsætter derfor, at lovforslaget om trafikkselskaber indeholder den fornødne hjemmel til dette.

#### Inddrivelse af kontrolafgifter

Trafikselskaberne bør i § 29 udover muligheden for at inddrive afgifter og gebyrer ved udpankning gives samme mulighed som DSB for inddrivelse gennem lønindholdelse.

Der blev under behandlingen af høringssvaret på Udviklingsrådets møde den 16. december 2004 afgivet mindretalsudtalelse af rådsformand, borgmester Mads Lebech (C) og Borgerrepræsentant Carl Chr. Ebbesen (O), som ønskedes medsendt høringssvaret.

Mindretalsudtalelsen vedlægges.

Endvidere har Mads Lebech (C) anmodet om, at de på rådsmødet fremlagte sags-

717

dokumenter ligeledes bliver medsendt. Disse dokumenter vedlægges derfor med den bemærkning, at de som nævnt er ønsket medsendt af den pågældende og ikke indgår som led i HURs officielle høringssvar.

88526-503631

Venlig hilsen

Mads Lebech  
Formand

17. december 2004

**Høring over forslag til lov om trafiksselskaber**

**Mindretalsudtalelse, som ønskes medsendt HURs høringssvar**

Der blev under behandlingen af høringssvaret på Udviklingsrådets møde den 16. december 2004 afgivet følgende mindretalsudtalelse af rådsformand, borgmester Mads Lebech (C) og Borgerrepræsentant Carl Chr. Ebbesen (O), som ønskedes medsendt høringssvaret:

"Der skal oprettes ét samlet trafiksselskab dækkende mindst det nuværende HUR-område, men gerne hele Sjælland, og omfattende alle former for kollektiv trafik. Synergieffekter og effektivitet mistes, hvis ikke alle kollektive trafikformer samles i ét selskab. Det gælder busser, lokalbaner, metro og S-tog. Hvis det ikke er muligt at samle alle kollektive trafikformer i ét selskab, men alene busserne samles, kan det være i orden med to selskaber på Sjælland, såfremt det ene selskab dækker hele det nuværende HUR-område, hvor der er en særlig integreret pendling."

**17. Høring over forslag til lov om trafikskaber**

---

94703-497997

TU 14. december  
2004 /RBO**Resume**

HURs administration har 1. december 2004 modtaget *Forslag til Lov om Trafikskaber* med høringsfrist 7. januar 2005.

Teksten i Sagsfremstillingen nedenfor skal betragtes som administrationens forslag til hørings svar til Trafikministeren. Forslaget har været drøftet på amtsdirektørmøde 9. december.

Trafikudvalget har behandlet sagen på møde 14. december og anbefaler Rådet, at det udarbejdede hørings svar, hvis indhold er identisk med nedenstående sagsfremstilling, godkendes og derefter fremsendes til Trafikministeren, dog med den tilføjelse,

at Trafikudvalget foretrækker et fælles trafikskaber, der har ansvar for al kollektiv trafik i Hovedstadsregionen.

Såfremt det besluttet udelukkende at lægge ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken i de kommende trafikskaber, anbefaler Trafikudvalget, at der oprettes to trafikskaber for Sjælland. Et for hver region.

I et supplerende sagsdokument er der redegjort for Trafikudvalgets to tilføjelser tillige med administrationens bemærkninger hertil.

Endelig er der vedlagt et høringsudkast i overensstemmelse med Trafikudvalgets anbefaling inkl. de to af udvalget ønskede rettelser.

---

**Sagsfremstilling****Overordnede bemærkninger til lovforslaget**

Der lægges i lovforslaget op til et øget ansvar og en øget involvering af kommunerne i den kollektive trafik samtidig med, at de kommende regioner får et ansvar i forbindelse med regional trafik samt drift og udvikling af trafikskabet. Der lægges op til, at hovedansvaret for bus- og lokalbanetrafikken lægges i de enkelte kommuner.

Dette er en grundlæggende forskel i forhold til den nuværende model og arbejds-

deling i hovedstadsområdet, hvor det finansielle ansvar for bus- og lokalbanetrafikken er samlet på ét niveau. Siden HT-loven i 1974 har der i hovedstadsområdet været anvendt en solidarisk model for den kollektive trafik. Lovforslaget lægger op til en ændring af dette.

94703-497997

TU 14. december  
2004 /RBO

De grundlæggende træk i den i lovforslaget foreslåede model benyttes i forskellig udstrækning i en række amter i dag. Modellen har vist sig at være hensigtsmæssig i områder med begrænset pendling, hvor der er en entydig opdeling mellem regional og lokal trafik – som f.eks. i STS og VT. Modellen giver her god sammenhæng mellem den enkelte kommunes betalingsvillighed, indsats i forhold til fremkommelighed, anlæg m.m. og den busbetjening, denne enkelte kommune oplever. Modellen kan dog ikke uden problemer overføres til hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet er kendetegnet ved at udgøre ét samlet bolig- og erhvervsområde med stor pendling på tværs af amter og kommuner, hvor den foreslåede opdeling i regionale og lokale ruter ikke giver mening. Den foreslåede model giver næppe samme muligheder som i dag for at sikre en samlet, sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og drift af bus- og lokalbanetrafikken.

Den foreslåede finansierings- og organisationsmodel vurderes dermed helt overordnet at ville rumme en risiko for en forringelse af vilkårene for at drive et trafik-selskab med ansvaret for bus- og lokalbanedriften i hovedstadsområdet. Det anbefales derfor, at der for hovedstadsområdet udarbejdes en mere bredt funderet og solidarisk finansieringsmodel.

Helt overordnet er det HURs holdning, at der bør oprettes ét fælles trafik-selskab for hovedstadsområdet med ansvar for bus, S-tog, metro og lokalbaner. Der er en logisk sammenhæng mellem de forskellige transportformer, f.eks. bliver 40 pct. af rejserne med S-tog startet eller afsluttet med en busrejse. Der er samtidig en oplagt mulighed for synergi ved at oprette ét selskab. Der vil dermed være mulighed for ét fælles samlet fokus og fælles markedsføring, administration m.m. Det vil samtidig fjerne muligheden og incitamentet til suboptimering, og dermed sikre et større fokus på helhed og sammenhæng.

Der er i lovforslaget lagt op til en langt mindre ambitiøs og nyskabende model, hvor udelukkende bus- og lokalbanetrafikken på Sjælland samles. Det er mindre oplagt, hvad synergifordelen er ved dette. Det bør i den forbindelse overvejes, om det ikke giver bedring mening at opretholde den nuværende geografiske afgrænsning af trafik-selskabet for hovedstadsområdet. De områder der foreslås slået sammen har – i forhold til bustrafik – meget forskellige behov. Udfordringerne for bustrafikken i hovedstadsområdet er meget forskellige fra udfordringer på resten af Sjælland. De synergifordele der kunne være, vurderes bedre at kunne udnyttes ved at lade to eller tre selvstændige trafik-selskaber på Sjælland indgå i et formelt og målrettet samarbejde på områder omkring bl.a. markedsføring, takster m.m.

**Konkrete bemærkninger til lovforslaget**

Såfremt det måtte besluttes at anvende den i lovforslaget opstillede model for hovedstadsområdet, har HUR en række bemærkninger til forhold, der bør præciseres og/eller ændres.

Det noteres, at der med lovforslaget tilsyneladende har været et ønske om at opprioritere den kommunale inddragelse. Dette er isoleret set en fordel i forhold til bedre at kunne sikre en sammenhæng mellem på den ene side lokale ønsker og behov for kollektiv trafik og på den anden side betalingsvilligheden og den indsats, hver enkelt kommune ønsker at yde i forhold til fremkommelighed, trængsel m.v. Det vurderes dog samtidig at resultere i følgende problemstillinger:

**Hensigtsmæssig opdeling mellem regional og kommunal trafik**

Regionaltrafik defineres i bemærkningerne til forslagens § 3 i forhold til banebetjente bycentre. Denne definition vurderes at være problematisk i hovedstadsområdet, da stort set alle bycentre i hovedstadsområdet er banebetjente, og fordi mange banebetjente byer ikke er specielt godt betjent på tværs mellem byfingrene.

I hovedstadsområdet er der desuden en række særlige forhold omkring pendlingsmønstre, der taler for, at en ganske stor del af bustrafikken har en funktion, der går på tværs af kommuneskel. Det gælder f.eks., at ca. 85 pct. af bustimerne er på linjer, der krydser én eller flere kommunegrænser.

En opdeling, hvor den enkelte kommune køber sin egen trafik, giver derfor en række problemer. Dette gælder en lang række ruter, der ikke kan betegnes som entydigt regionale i henhold til lovforslagets definition - f.eks. en pendulbus, der servicerer DTU til og fra Lyngby Station. For disse linjer vil der ikke kunne findes én eller flere kommuner, der vil betragte det som deres ansvar at drive dem. Det gælder også de mange linjer - som f.eks. de seks A-buslinjer - der i høj grad betjener pendlere fra andre kommuner end den kommune, hvor bussen kører.

Endelig vurderes den enkelte borgers faktiske forbrug at være særdeles svært at estimere. Der er ikke materiale til rådighed, der vil kunne sikre en objektiv byrdefordeling på kommuneniveau.

Alternativt kunne størstedelen af de nuværende ruter disponeres på et overkommuntalt eller regionalt niveau. Der vil i den forbindelse kunne arbejdes med en model, hvor der identificeres grupper af kommuner, der vil kunne gå sammen omkring en fælles finansiering af buslinjer af fælles betydning for det pågældende område.

Endelig skal det bemærkes, at de buslinjer, hvor der skal udregnes en fordelings-



nogle mellem kommuner, vil være mere administrativt tunge at drive og udvikle - og dermed dyrere. Der vil løbende skulle indregnes en hel række forhold omkring pendlingsmønstre og produktivitet, indtægt m.m. i hver enkelt kommune. Dette vil i givet fald skulle omregnes ved alle omlægninger, tilpasninger og ændringer.

94703-497997

TU 14. december  
2004 /RBO

#### Mulighed for løbende, operationelle tilpasninger af trafikken

I lovforslagets § 3 beskrives, at selskabet skal finansieres af alle kommunerne på Sjælland samt de to regioner. Selskabet skal samtidig sikre ét sammenhængende bus- og lokalbanetilbud samt være i stand til at træffe hurtige beslutninger. Dette forudsætter en bestyrelse og direktion, der har kompetence til at træffe de daglige beslutninger og de nødvendige tilpasninger.

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis beslutninger omkring f.eks. tilpasninger og mindre ændringer ikke vil skulle forelægges repræsentantskabet eller hver enkelt impliceret kommune.

Et eksempel på dette er den netop overståede udarbejdelse af bustilpasninger som direkte følge af DSB's ændring af Kystbanens køreplan. For at sikre en fortsat sammenhæng for pendlerne, er der som følge af dette foretaget ændringer af køreplaner og ruter for 75 buslinjer, og dermed ændringer i bl.a. kørselsmængderne i de mange berørte kommuner.

#### Sikre fortsat helhed og kontinuitet i den kollektive trafik

Igennem en mangeårig udvikling er der sikret et velfungerende kollektivt trafiksystem. Rygraden i dette system er sammenhæng, helhed og korrespondance mellem de forskellige kollektive trafiktilbud.

Det skal derfor sikres, at alle kommuner - på trods af egeninteresser eller manglende erfaring med området - disponerer på en måde, så den nødvendige sammenhæng i den kollektive trafik opretholdes.

Hvordan dette sikres er mindre væsentligt. Det afgørende er, at der ikke i den kollektive trafik må være kommuner og områder, der på den ene eller anden måde obstruerer helheden og korrespondancerne. Dette skal sikres i lovgivningen. HUR ønsker i den forbindelse at give udtryk for en bekymring omkring konsekvensen af lovforslaget i forhold til den fremtidige kvalitet og kvantitet af busproduktet. Konsekvensen af at lade hver enkelt kommune finansiere og disponere over en stor del af regionens busnet er svær at estimere. Det vil give meget langsigtede konsekvenser, hvis det skulle resultere i en væsentlig forringelse af produktet.

#### **Andre bemærkninger**

##### Planlægning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet

I lovforslagets § 8 og 9 lægges op til, at vægten omkring den overordnede plan-

lægning af den kollektive trafik flyttes fra det lokale/regionale niveau til staten. Trafikministeriet skal i den forbindelse hvert fjerde år udarbejde en plan omkring udviklingen af togtrafikken. På baggrund af denne skal trafikselskaberne så udarbejde oplæg til, hvordan bustrafikken kan tilpasses dette. I den forbindelse er det relevant at nævne, at bustrafikken i hovedstadsområdet har størstedelen af påstigninger i den kollektive trafik i området.

Der vurderes i den forbindelse at komme til at mangle en regional politisk debat om den overordnede prioritering af den kollektive trafik.

Der vurderes endvidere at være behov for én samlet planlægning og visionsformulering for hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvor sammenhængen og kontinuiteten mellem de forskellige transportformer er essentiel for områdets udvikling.

På baggrund af ovenstående anbefales, at der indføres en periodisk udarbejdelse af en kollektiv trafikplan for hovedstadsområdet med inddragelse af alle relevante parter.

Rejsekort - Det skal bemærkes, at Rejsekortet ikke som anført i bemærkningerne til lovforslagets § 3 vil kunne bruges til at opgøre "... kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikselskabets transport ...", da det ikke forudsættes, at rejsekortet er personligt. Der vil dermed ikke med Rejsekortet være data omkring kommunetilhørsforhold for alle rejser.

#### Anlæg

Det beskrives i bemærkningerne til lovforslagets § 3, at større anlægsinvesteringer skal finansieres forholdsmeæssigt af de kommuner, hvis borgere forventes at bruge forbedringen. Denne model åbner for en række problemstillinger. Det skal f.eks. sikres, at en eller ganske få kommuner ikke vil kunne blokere for et større anlægsarbejde. Det skal ligeledes sikres, at den fordelings- og beslutningsmodel, der vælges, er handlekraftig og ikke blokerer for infrastrukturforbedringer generelt.

Den foreslåede model vurderes at ville kunne gøre det vanskeligt at skaffe de nødvendige midler til vigtige infrastrukturforbedringer og tilretninger. Det skal i den forbindelse bemærkes, at teksten i lovforslaget ikke vurderes at være i overensstemmelse med den økonomiske fordeling mellem kommuner og regioner, der er lagt op til i de økonomiske forudsætninger i lovforslaget.

#### Kommunernes repræsentation

Det virker uhensigtsmæssigt, at der i lovforslagets § 2 bestemmes, at én kommune kun kan få ét sæde i bestyrelsen. Dette i forhold til, at over en tredjedel af

HURs nuværende samlede bruttoudgift til busdriften lægges i Københavns Kommune.

94703-497997

#### Grænseoverskridende kørsel

I forlængelse af § 5 stk. 5 bør det præciseres, at trafikselskabet for Østdanmark har samme muligheder for grænseoverskridende kørsel som Region Syddanmark.

TU 14. december  
2004 /RBO

#### Tilladelser til rutekørsel

HURs nuværende kompetence til udstedelse af tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel foreslås i lovforslagets § 21 at overgå til Trafikministeren. Det vurderes, at dette vil skabe unødigt bureaukrati, da HUR i så fald alligevel vil være høringspart. Der behandles årligt ca. 300-400 ansøgninger.

#### Takstfleksibilitet

I lovforslagets § 6 stk. 4 noteres, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Dette princip om en afdæmpet udvikling af taksterne i den kollektive trafik er særdeles fornuftigt og rimeligt.

Den meget stringente model vurderes dog at rumme potentielle uhensigtsmæssigheder i forhold til muligheder for prioritering og i forhold til mulighed for at tilpasse indkomstniveauet til f.eks. udefrakommende ekstraordinære udgifter til f.eks. øgede oliepriser eller andet. Den eneste mulighed for at tilpasse udgifter og indtægter er at reducere i servicen. Dette vil kunne resultere i en ond spiral for den kollektive trafik med nedskæringer og deraf følgende passagerfrafald, hvilket resulterer i nedskæringer, osv.

Der er situationer, hvor en begrænset og isoleret stigning af taksterne kan være mere attraktiv end en reduktion i servicen.

#### Takstkompetence

Af lovforslaget § 4 fremgår, at "Trafikministeren kan fastsætte regler om deling af billetindtægter mellem de forskellige selskaber i hovedstadsområdet, som varetager køb af eller udfører offentlig servicetrafik med tog, S-tog, privatbaner, metro og bus."

Det bør i den forbindelse fastslås, at Trafikministerens mulighed for at fastsætte principper for fordeling af billetindtægter i hovedstadsområdet, bør baseres på de nuværende, velfungerende og klart definerede kriterier for takstfordeling i hovedstadsområdet.

#### Lokalbaner

De særlige bestemmelser om, at HUR kan deltage med bestemmende indflydelse i en række aktieselskaber på privatbaneområdet bl.a. i infrastrukturselskabet Ho-

vedstadens Lokalbaner A/S og i operatørselskabet Lokalbanen A/S, må opretholdes, og de forventes i øvrigt overført til Trafikselskabet for Østdanmark.

94703-497997

HUR forudsætter derfor, at lovforslaget om trafikelskaber indeholder den fornødne hjemmel til dette.

TU 14. december  
2004 /RBO

#### Inddrivelse af kontrolafgifter

Trafikelskaberne bør i § 29 udover muligheden for at inddrive afgifter og gebyrer ved udpantning gives samme mulighed som DSB for inddrivelse gennem lønindeholdelse.

Trafikudvalget har behandlet sagen på møde 14. december.

---

#### **Indstilling**

Se det supplerende sagsdokument.

---

#### **Bilagsfortegnelse:**

Supplerende sagsdokument

## 17. Supplerende sagsdokument – Høring over forslag til lov om trafiksselskaber

88526-503351

Råd 16. december  
2004 /OH

---

### Resume

På Trafikudvalgsmøde 14. december 2004 blev det besluttet – ved behandling af administrationens indstilling omkring høringssvar vedrørende forslag til lov om trafiksselskaber – at det skulle anbefales Rådet at indføre to tilføjelser i høringssvaret.

I vedlagte udkast til høringssvar er disse forslag til tilføjelser indført.

---

### Sagsfremstilling

#### Trafikudvalgets møde den 14. december 2004

Trafikudvalget ønskede at understrege, at den ideelle løsning vedrørende organisering af den kollektive trafik på Sjælland, vil være ét selskab for hele Sjælland med ansvar for bus, S-tog, metro og lokalbaner.

Såfremt det besluttet udelukkende at lægge ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken i de kommende trafiksselskaber, vurderede Trafikudvalget at der mest hensigtsmæssigt at oprette to trafiksselskaber for Sjælland – ét for hver region.

I vedlagte udkast til høringssvar er disse to vurderinger forsøgt indarbejdet. Trafikudvalgets bemærkninger har givet anledning til ændring af fjerde afsnit på side to i det oprindelige udkast, således, at det afsnit der indledes med "Der er i lovforslaget lagt op til en langt mindre ambitiøs og nyskabende model..." tilføjes en overskrift, deles op i fire underafsnit og ændres i ordlyden. På side to i det vedlagte reviderede høringssvar kan ændringen ses i den samlede kontekst, mens selve det reviderede afsnit til orientering er indsat nedenfor:

...

#### **HURs overordnede anbefaling for Forslag til lov om Trafiksselskaber**

Helt overordnet er det HURs holdning, at der bør oprettes ét fælles trafiksselskab for hovedstadsområdet med ansvar for bus, S-tog, metro og lokalbaner. Der er en logisk sammenhæng mellem de forskellige transportformer, f.eks. bliver 40 pct. af rejserne med S-tog startet eller afsluttet med en busrejse. Der er samtidig en oplagt mulighed for synergi ved at oprette ét selskab. Der vil dermed være mulighed for ét fælles samlet fokus og fælles markedsføring, administration m.m. Det vil samtidig fjerne muligheden og incitamentet til suboptimering, og dermed sikre et større fokus på helhed og sammenhæng.

Der er i lovforslaget lagt op til en langt mindre ambitiøs og nyskabende model, hvor udelukkende bus- og lokalbanetrafikken på Sjælland samles. Det er mindre oplagt, hvad synergifordelen er ved dette.

Såfremt det besluttes udelukkende at lægge ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken i de kommende trafikskaber, er det HURs holdning, at det er mest hensigtsmæssigt at oprette to trafikskaber for Sjælland – ét for hver region.

De områder der foreslås slået sammen har – i forhold til bustrafik - meget forskellige behov. Udfordringerne for bustrafikken i hovedstadsområdet er meget forskellige fra udfordringer på resten af Sjælland. De synergifordele der kunne være, vurderes bedre at kunne udnyttes ved at lade to selvstændige trafikskaber på Sjælland indgå i et formelt og målrettet samarbejde på områder omkring bl.a. markedsføring, takster m.m. I forhold til bus- og lokalbanetrafikken i det nuværende Roskilde Amt, der ved en sådan model lægges under Region Sjælland, og dermed adskilles fra det nuværende HUR-område, skal der findes en samarbejdsform, der sikrer en fortsat synergi og sammenhæng i trafikken – også i forhold til takster, ruteplanlægning m.m.

...

#### Administrationens bemærkninger

Administrationen har en følgende bemærkning omkring konsekvenserne af Trafikudvalgets anbefaling omkring at lade grænsen mellem de foreslåede to trafikskaber for Sjælland følge den kommende regionsgrænse.

- Delingen er hensigtsmæssig set fra et regionsperspektiv, idet hver region vil få ét trafikskab, der dækker hele regionens geografiske område.
- Opdelingen af det nuværende HUR-område i to adskilte trafikskaber vil give behov for et betydeligt samarbejde mellem de to trafikskaber. Der er i den forbindelse en række forhold, der vil skulle tages stilling til:
  - Kontrakter – Der er for nuværende kontrakter – bl.a. 15. udbud – med en løbetid frem til 2012, der omfatter kørsel over den kommende regionsgrænse. Kontrakter omhandler kørsel i det nuværende Roskilde Amt, hvoraf en stor del af kørselsomfanget er på linjer, der krydser en kommende regionsgrænse. Der vil dermed skulle laves aftaler der sikrer, at de kontraktsforpligtelser og opfølgingsforpligtelser, der ligger i det nuværende HUR, kan administreres i to selvstændige selskaber. På sigt vil der skulle tages stilling til, hvordan den grænseoverskridende kørsel håndteres.
  - Takster – Det fremgår af lovforslaget, at den nuværende ensartede takststruktur for hovedstadsområdet skal bevares. Et eventuelt kommende trafikskab for region Sjælland vil i den foreslåede model dermed skulle opretholde den nuværende takststruktur i det område af regionen, der tidligere var en del af HUR, mens det for

- resten af regionen sandsynligvis vil blive besluttet, at opretholde de nuværende takstsystemer frem til Rejsekortets Indførelse.
- o Helhed i den kollektive trafik - Der foretages i dag en samlet planlægning af ét selskab af bustrafikken i det nuværende HUR-område. Ved at udskille bustrafikken i Roskilde Amt fra resten af hovedstadsområdet, vil det blive vanskeligt at koordinere den del af trafikken, der dermed bliver et anliggende for to selvstændige trafikselskaber.
  - o Indtægtsdelingen - Der vil skulle tages stilling til hvordan indtægtsdelingen skal foregå, når en langt større del af bustrafikken end i dag, vil overskride grænser mellem trafikselskaber.
  - o Kommunefinansiering - Kommuner vil ifølge lovforslaget kun skulle kunne bidrage til det selskab, de bliver en del af. Det betyder, at de kommuner, der ligger i nærheden af grænsen mellem de to regioner, samt kommuner der har pendlere i til naboregionen (f.eks. fra Roskilde til København) ikke vil blive inddraget - økonomisk og politisk - i den bustrafik deres borgere benytter.

---

### Vurdering

Trafikudvalgets forslag til ændringer kan indføres som foreslået.

Den foreslåede opdeling af trafikselskaber i forhold til de kommende regionsgrænser bør dog give anledning til en række overvejelser. Såfremt det ønskes at foreslå Trafikministeren en opdeling af trafikselskaber på Sjælland, i det tilfælde at der ikke kan oprettes ét samlet selskab med ansvaret for al den kollektive trafik, vil det kunne inddrages i overvejelsen omkring grænserne for en opdeling, at grænsen ikke nødvendigvis skal følge regionsgrænserne, men vil kunne følge f.eks. en opdeling, hvor det nuværende HUR-område bibeholdes som ét samlet trafikalt område under ét trafikselskab. Lovforslaget lægger for resten af landet op til, at trafikselskaberne defineres i forhold til trafikmønstre og sammenhænge og ikke efter regionsgrænser. Trafikselskabsgrænser må dermed gerne overskride de kommende regionsgrænser.

En sådan opdeling, baseret på det nuværende HUR-område, vurderes at være mere effektiv, billigere og give bedre mulighed for sammenhæng i bustrafikken.

---

**Indstilling**

Trafikudvalget anbefaler Udviklingsrådet,

at det til Trafikudvalgets møde den 14. december 2004 udarbejdede hørings-  
svar, hvis indhold er identisk med TU-sagsfremstillingen vedrørende Lov  
om trafikelskaber, godkendes med den tilføjelse,

at Trafikudvalget foretrækker et fælles trafikelskab, der har ansvar for al  
kollektiv trafik i Hovedstadsregionen.

Såfremt det beslattes udelukkende at lægge ansvaret for bus- og lokalba-  
netrafikken i de kommende trafikelskaber, anbefaler Trafikudvalget, at  
der oprettes to trafikelskaber for Sjælland. Et for hver region.

at høringssvaret fremsendes til Trafikministeren.

Supplerende indstilles,

at Rådet på baggrund af sagsfremstillingen, tillægsbemærkningerne og ud-  
kast til høringssvar inkl. Trafikudvalgets to tilføjelser tager stilling til hø-  
ringssvaret til Trafikministeren.

---

**Beslutning**

Sven Milthers (F) stillede ændringsforslag til det af Trafikudvalget anbefalede hø-  
ringssvar om, at ordene "ét for hver region" (side 2, 3. afsnit) udelades:

For: 3 (Sven Milthers (F), Mads Lebech (C), Carl Christian Ebbesen (O))

Imod: 8 (alle bortset fra Sven Milthers (F), Mads Lebech (C), Carl Christian Eb-  
besen (O))

Undlod: 0

Ændringsforslaget forkastet.

---



Der stemtes herefter om det af Trafikudvalget anbefalede høringssvar :

88526-503351

For: 8 (alle bortset fra Sven Milthers (F), Mads Lebech (C), Carl Christian Ebbesen (O))

Imod: 2 (Mads Lebech (C), Carl Christian Ebbesen (O))

Undlod: 1 (Sven Milthers (F))

Råd 16. december  
2004 /OH

Høringssvaret vedtaget.

---

Mindretalsudtalelse af Mads Lebech (C) og Carl Christian Ebbesen (O), som ønskes medsendt HURs høringssvar:

"Der skal oprettes ét samlet trafikselskab dækkende mindst det nuværende HUR-område, men gerne hele Sjælland, og omfattende alle former for kollektiv trafik. Synergieffekter og effektivitet mistes, hvis ikke alle kollektive trafikformer samles i ét selskab. Det gælder busser, lokalbaner, metro og S-tog. Hvis det ikke er muligt at samle alle kollektive trafikformer i ét selskab, men alene busserne samles, kan det være i orden med to selskaber på Sjælland, såfremt det ene selskab dækker hele det nuværende HUR-område, hvor der er en særlig integreret pendling."

---

Bilagsfortegnelse:

Udkast til HUR-høringssvar inkl. Trafikudvalgets to rettelser

Trafikministeren  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

**UDKAST**

Sagsnummer  
88526-497325

Sagsbehandler RBO  
Direkte 36 13 15 76  
Fax 36 13 18 96  
RBO@hur.dk

14. december 2004

### **Udkast til høringssvar vedrørende Forslag til lov om trafikelskaber**

#### **Overordnede bemærkninger til lovforslaget**

Der lægges i lovforslaget op til et øget ansvar og en øget involvering af kommunerne i den kollektive trafik samtidig med, at de kommende regioner får et ansvar i forbindelse med regional trafik samt drift og udvikling af trafikelskabet. Der lægges op til, at hovedansvaret for bus- og lokalbanetrafikken lægges i de enkelte kommuner.

Dette er en grundlæggende forskel i forhold til den nuværende model og arbejdsdeling i hovedstadsområdet, hvor det finansielle ansvar for bus- og lokalbanetrafikken er samlet på ét niveau. Siden HT-loven i 1974 har der i hovedstadsområdet været anvendt en solidarisk model for den kollektive trafik. Lovforslaget lægger op til en ændring af dette.

De grundlæggende træk i den i lovforslaget foreslåede model benyttes i forskellig udstrækning i en række amter i dag. Modellen har vist sig at være hensigtsmæssig i områder med begrænset pendling, hvor der er en entydig opdeling mellem regional og lokal trafik – som f.eks. i STS og VT. Modellen giver her god sammenhæng mellem den enkelte kommunes betalingsvillighed, indsats i forhold til fremkommelighed, anlæg m.m. og den busbetjening, denne enkelte kommune oplever.

Modellen kan dog ikke uden problemer overføres til hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet er kendetegnet ved at udgøre ét samlet bolig- og erhvervsområde med stor pendling på tværs af amter og kommuner, hvor den foreslåede opdeling i regionale og lokale ruter ikke giver mening. Den foreslåede model giver næppe samme muligheder som i dag for at sikre en samlet, sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og drift af bus- og lokalbanetrafikken.

Den foreslåede finansierings- og organisationsmodel vurderes dermed helt overordnet at ville rumme en risiko for en forringelse af vilkårene for at drive et trafikelskab med ansvaret for bus- og lokalbanedriften i hovedstadsområdet. Det anbefales

derfor, at der for hovedstadsområdet udarbejdes en mere bredt funderet og solidarisk finansieringsmodel.

88526-497325

#### **HURs overordnede anbefaling for Forslag til lov om Trafikselskaber**

Helt overordnet er det HURs holdning, at der bør oprettes ét fælles trafikselskab for hovedstadsområdet med ansvar for bus, S-tog, metro og lokalbaner. Der er en logisk sammenhæng mellem de forskellige transportformer, f.eks. bliver 40 pct. af rejserne med S-tog startet eller afsluttet med en busrejse. Der er samtidig en oplagt mulighed for synergi ved at oprette ét selskab. Der vil dermed være mulighed for ét fælles samlet fokus og fælles markedsføring, administration m.m. Det vil samtidig fjerne muligheden og incitamentet til suboptimering, og dermed sikre et større fokus på helhed og sammenhæng.

Der er i lovforslaget lagt op til en langt mindre ambitiøs og nyskabende model, hvor udelukkende bus- og lokalbanetrafikken på Sjælland samles. Det er mindre oplagt, hvad synergifordelen er ved dette.

Såfremt det besluttet udelukkende at lægge ansvaret for bus- og lokalbanetrafikken i de kommende trafikselskaber, er det HURs holdning, at det er mest hensigtsmæssigt at oprette to trafikselskaber for Sjælland - ét for hver region.

De områder der foreslås slået sammen har - i forhold til bustrafik - meget forskellige behov. Udfordringerne for bustrafikken i hovedstadsområdet er meget forskellige fra udfordringerne på resten af Sjælland. De synergifordele der kunne være, vurderes bedre at kunne udnyttes ved at lade to selvstændige trafikselskaber på Sjælland indgå i et formelt og målrettet samarbejde på områder omkring bl.a. markedsføring, takster m.m. I forhold til bus- og lokalbanetrafikken i det nuværende Roskilde Amt, der ved en sådan model lægges under Region Sjælland, og dermed adskilles fra det nuværende HUR-område, skal der findes en samarbejdsform, der sikrer en fortsat synergi og sammenhæng i trafikken - også i forhold til takster, ruteplanlægning m.m.

#### **Konkrete bemærkninger til lovforslaget**

Såfremt det måtte besluttet at anvende den i lovforslaget opstillede model for hovedstadsområdet, har HUR en række bemærkninger til forhold, der bør præciseres og/eller ændres.

Det noteres, at der med lovforslaget tilsyneladende har været et ønske om at opprioritere den kommunale inddragelse. Dette er isoleret set en fordel i forhold til bedre at kunne sikre en sammenhæng mellem på den ene side lokale ønsker og behov for kollektiv trafik og på den anden side betalingsvilligheden og den indsats, hver enkelt kommune ønsker at yde i forhold til fremkommelighed, trængsel m.v.

Det vurderes dog samtidig at resultere i følgende problemstillinger:

### Hensigtsmæssig opdeling mellem regional og kommunal trafik

Regionaltrafik defineres i bemærkningerne til forslaget § 3 i forhold til banebetjente bycentre. Denne definition vurderes at være problematisk i hovedstadsområdet, da stort set alle bycentre i hovedstadsområdet er banebetjente, og fordi mange banebetjente byer ikke er specielt godt betjent på tværs mellem byflingrene.

I hovedstadsområdet er der desuden en række særlige forhold omkring pendlingsmønstre, der taler for, at en ganske stor del af bustrafikken har en funktion, der går på tværs af kommuneskel. Det gælder f.eks., at ca. 85 pct. af bustimerne er på linjer, der krydser én eller flere kommunegrænser.

En opdeling, hvor den enkelte kommune køber sin egen trafik, giver derfor en række problemer. Dette gælder en lang række ruter, der ikke kan betegnes som entydigt regionale i henhold til lovforslagets definition – f.eks. en pendulbus, der servicerer DTU til og fra Lyngby Station. For disse linjer vil der ikke kunne findes én eller flere kommuner, der vil betragte det som deres ansvar at drive dem. Det gælder også de mange linjer – som f.eks. de seks A-buslinjer – der i høj grad betjener pendlere fra andre kommuner end den kommune, hvor bussen kører.

Endelig vurderes den enkelte borgers faktiske forbrug at være særdeles svært at estimere. Der er ikke materiale til rådighed, der vil kunne sikre en objektiv byrdefordeling på kommuneniveau.

Alternativt kunne størstedelen af de nuværende ruter disponeres på et overkommuntalt eller regionalt niveau. Der vil i den forbindelse kunne arbejdes med en model, hvor der identificeres grupper af kommuner, der vil kunne gå sammen omkring en fælles finansiering af buslinjer af fælles betydning for det pågældende område.

Endelig skal det bemærkes, at de buslinjer, hvor der skal udregnes en fordelingsnøgle mellem kommuner, vil være mere administrativt tunge at drive og udvikle – og dermed dyrere. Der vil løbende skulle indregnes en hel række forhold omkring pendlingsmønstre og produktivitet, indtægt m.m. i hver enkelt kommune. Dette vil i givet fald skulle omregnes ved alle omlægninger, tilpasninger og ændringer.

### Mulighed for løbende, operationelle tilpasninger af trafikken

I lovforslagets § 3 beskrives, at selskabet skal finansieres af alle kommunerne på Sjælland samt de to regioner. Selskabet skal samtidig sikre ét sammenhængende bus- og lokalbanetilbud samt være i stand til at træffe hurtige beslutninger. Dette forudsætter en bestyrelse og direktion, der har kompetence til at træffe de daglige beslutninger og de nødvendige tilpasninger.

Det vil være hensigtsmæssigt, hvis beslutninger omkring f.eks. tilpasninger og mindre ændringer ikke vil skulle forelægges repræsentantskabet eller hver enkelt impliceret kommune.

Et eksempel på dette er den netop overståede udarbejdelse af bustilpasninger som direkte følge af DSB's ændring af Kystbanens køreplan. For at sikre en fortsat sammenhæng for pendlerne, er der som følge af dette foretaget ændringer af køreplaner og ruter for 75 buslinjer, og dermed ændringer i bl.a. kørselsmængderne i de mange berørte kommuner.

#### Sikre fortsat helhed og kontinuitet i den kollektive trafik

Igennem en mangeårig udvikling er der sikret et velfungerende kollektivt trafiksystem. Rygraden i dette system er sammenhæng, helhed og korrespondance mellem de forskellige kollektive trafiktilbud.

Det skal derfor sikres, at alle kommuner - på trods af egeninteresser eller manglende erfaring med området - disponerer på en måde, så den nødvendige sammenhæng i den kollektive trafik opretholdes.

Hvordan dette sikres er mindre væsentligt. Det afgørende er, at der ikke i den kollektive trafik må være kommuner og områder, der på den ene eller anden måde obstruerer helheden og korrespondancerne. Dette skal sikres i lovgivningen.

HUR ønsker i den forbindelse at give udtryk for en bekymring omkring konsekvensen af lovforslaget i forhold til den fremtidige kvalitet og kvantitet af busproduktet. Konsekvensen af at lade hver enkelt kommune finansiere og disponere over en stor del af regionens busnet er svær at estimere. Det vil give meget langsigtede konsekvenser, hvis det skulle resultere i en væsentlig forringelse af produktet.

#### **Andre bemærkninger**

##### Planlægning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet

I lovforslagets § 8 og 9 lægges op til, at vægten omkring den overordnede planlægning af den kollektive trafik flyttes fra det lokale/regionale niveau til staten. Trafikministeriet skal i den forbindelse hvert fjerde år udarbejde en plan omkring udviklingen af togtrafikken. På baggrund af denne skal trafiksekskaberne så udarbejde oplæg til, hvordan bustrafikken kan tilpasses dette. I den forbindelse er det relevant at nævne, at bustrafikken i hovedstadsområdet har størstedelen af påstigerne i den kollektive trafik i området.

Der vurderes i den forbindelse at komme til at mangle en regional politisk debat om den overordnede prioritering af den kollektive trafik.

Der vurderes endvidere at være behov for én samlet planlægning og visionsformulering for hele den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvor sammenhængen og kontinuiteten mellem de forskellige transportformer er essentiel for områdets udvikling.

På baggrund af ovenstående anbefales, at der indføres en periodisk udarbejdelse af en kollektiv trafikplan for hovedstadsområdet med inddragelse af alle relevante par-

ter.

Rejsekort - Det skal bemærkes, at Rejsekortet ikke som anført i bemærkningerne til lovforslagets § 3 vil kunne bruges til at opgøre "... kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikskabets transport ...", da det ikke forudsættes, at rejsekortet er personligt. Der vil dermed ikke med Rejsekortet være data omkring kommunetilhørsforhold for alle rejser.

#### Anlæg

Det beskrives i bemærkningerne til lovforslagets § 3, at større anlægsinvesteringer skal finansieres forholdsmæssigt af de kommuner, hvis borgere forventes at bruge forbedringen. Denne model åbner for en række problemstillinger. Det skal f.eks. sikres, at en eller ganske få kommuner ikke vil kunne blokere for et større anlægsarbejde. Det skal ligeledes sikres, at den fordelings- og beslutningsmodel, der vælges, er handiekraftig og ikke blokerer for infrastrukturforbedringer generelt.

Den foreslåede model vurderes at ville kunne gøre det vanskeligt at skaffe de nødvendige midler til vigtige infrastrukturforbedringer og tilretninger. Det skal i den forbindelse bemærkes, at teksten i lovforslaget ikke vurderes at være i overensstemmelse med den økonomiske fordeling mellem kommuner og regioner, der er lagt op til i de økonomiske forudsætninger i lovforslaget.

#### Kommunernes repræsentation

Det virker uhensigtsmæssigt, at der i lovforslagets § 2 bestemmes, at én kommune kun kan få ét sæde i bestyrelsen. Dette i forhold til, at over en tredjedel af HURs nuværende samlede bruttoudgift til busdriften lægges i Københavns Kommune.

#### Grænseoverskridende kørsel

I forlængelse af § 5 stk. 5 bør det præciseres, at trafikskabet for Østdanmark har samme muligheder for grænseoverskridende kørsel som Region Syddanmark.

#### Tilladelser til rutekørsel

HURs nuværende kompetence til udstedelse af tilladelser til almindelig og speciel rutekørsel foreslås i lovforslagets § 21 at overgå til Trafikministeren. Det vurderes, at dette vil skabe unødigt bureaukrati, da HUR i så fald alligevel vil være høringspart. Der behandles årligt ca. 300-400 ansøgninger.

#### Takstfleksibilitet

I lovforslagets § 6 stk. 4 noteres, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Dette princip om en afdæmpet udvikling af taksterne i den kollektive trafik er særdeles fornuftigt og rimeligt.

Den meget stringente model vurderes dog at rumme potentielle uhensigtsmæssigheder i forhold til muligheder for prioritering og i forhold til mulighed for at tilpasse indkomstniveauet til f.eks. udefrakommende ekstraordinære udgifter til f.eks. øge-

de ollepriser eller andet. Den eneste mulighed for at tilpasse udgifter og indtægter er at reducere i servicen. Dette vil kunne resultere i en ond spiral for den kollektive trafik med nedskæringer og deraf følgende passagerfrafald, hvilket resulterer i nedskæringer, osv.

Der er situationer, hvor en begrænset og isoleret stigning af taksterne kan være mere attraktiv end en reduktion i servicen.

#### Takstkompetence

Af lovforslaget § 4 fremgår, at "Trafikministeren kan fastsætte regler om deling af billetindtægter mellem de forskellige selskaber i hovedstadsområdet, som varetager køb af eller udfører offentlig servicetrafik med tog, S-tog, privatbaner, metro og bus."

Det bør i den forbindelse fastslås, at Trafikministerens mulighed for at fastsætte principper for fordeling af billetindtægter i hovedstadsområdet, bør baseres på de nuværende, velfungerende og klart definerede kriterier for takstfordeling i hovedstadsområdet.

#### Lokalbaner

De særlige bestemmelser om, at HUR kan deltage med bestemmende indflydelse i en række aktieselskaber på privatbaneområdet bl.a. i infrastrukturselskabet Hovedstadens Lokalbaner A/S og i operatørselskabet Lokalbanen A/S, må opretholdes, og de forventes i øvrigt overført til Trafikselskabet for Østdanmark.

HUR forudsætter derfor, at lovforslaget om trafikelskaber indeholder den fornødne hjemmel til dette.

#### Inddrivelse af kontrolafgifter

Trafikselskaberne bør i § 29 udover muligheden for at inddrive afgifter og gebyrer ved udpankning gives samme mulighed som DSB for inddrivelse gennem lønindeholdelse.

Venlig hilsen

Mads Lebech  
Formand

INDKOMMET



- 5 JAN. 2005

Regulation

Trafikministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K.

Weidekampsgade 8

Postboks 470

0900 København C

Tlf. 33 30 43 00

Fax 33 30 46 96

trafik-jernbane@hk.dk

www.hk.dk/trafik-jernbane

● Deres ref.	Deres brev af	Vores ref.	Dato	Lokal
		31.09.	04-01-05	4640

### Vedr. høring over udkast til forslag til lov om trafiksselskaber

HK Trafik & Jernbane har modtaget ovennævnte lovudkast med brev af 1. december 2004 til høring med svarfrist 7. januar 2005.

Indledningsvis konstaterer Trafik & Jernbane det positive og publikumsvenlige i indførelse af en regel om, at den enkelte passager skal kunne købe billet til hele sin rejse uafhængigt af, om denne foregår med både tog og busser, og at taksterne som gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen (§ 6).

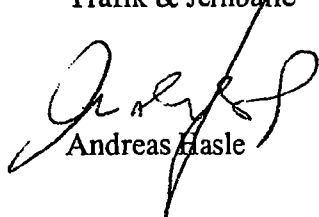
I lovudkastets §§ 12-17 fastlægges trafiksselskabernes rettigheder og pligter i forbindelse med overtagelse af privatbanerne.

Trafik & Jernbane hæfter sig her ved bemærkningernes (punkt 3.11) forudsætning om, at trafiksselskabernes videreførelse af privatbanerne sker på det foreliggende grundlag med lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, de juridisk forpligtende aftaler mellem amtskommunerne/HUR og trafikministeren om overtagelse og videreførelse af privatbanerne, samt at trafiksselskaberne indtræder i amternes rettigheder og forpligtelser i forbindelse hermed. Endvidere fastslås, at ændringerne ikke indebærer, at gældende regler om ansættelsesforhold og ansættelsesbetingelser ændres.

Trafik & Jernbane forudsætter herved, at aftale- og forhandlingsvilkår og -kompetence videreføres, således at der for såvel privatbanetjenestemænd som for overenskomstansatte fortsat forhandles og indgås aftaler for hele området.

Trafik & Jernbane har ikke yderligere bemærkninger til lovudkastet.

Med venlig hilsen  
Trafik & Jernbane

  
Andreas Hasle

  
Jens Brandorff



Trafikministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

## Koncern- sekretariatet

04. januar 2005

DSB  
Koncernsekretariatet  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Direkte 33 54 42 28  
Fax 33 54 41 20  
Intern fax 44120  
E-mail [fk@dsb.dk](mailto:fk@dsb.dk)  
Internet [www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

Med henvisning til Trafikministeriets brev af 1. december 2004 vedrørende høring over lovforslag til udmøntning af kommunalreform på Trafikministeriets område har DSB følgende bemærkninger:

Helt generelt er det DSB koncernens opfattelse, at lovforslag til Lov om trafik-selskaber udgør et godt grundlag for udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område.

Af mere specifikke kommentarer kan følgende nævnes:

§ 4 (side 2), Almindelige bemærkninger til lovforslaget (side 12) og Bemærkninger til § 4 (side 28):

DSB skal venligst minde om, at det i de nyligt indgåede trafikkontrakter om offentlig servicetrafik mellem trafikministeriet og DSB henholdsvis DSB S-tog a/s har ligget til grund, at DSB's andel af indtægterne i hovedstadsområdet er baseret på det hidtidige niveau for indtægter pr. rejse. Det er selvsagt af meget stor økonomisk betydning for DSB koncernen, at der ikke ændres på dette forhold.

§ 6 (side 3), Almindelige bemærkninger til lovforslaget (3.5 – side 16) og Bemærkninger til § 6 (side 30):

DSB hilser det nye aftalebaserede takstsamarbejde mellem busser, metro og tog i hovedstadsområdet velkomment. Det er DSB's opfattelse, at det vil bidrage til at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne.

Det fremgår af ovennævnte bemærkninger i relation til § 6, at der nedsættes et udvalgsarbejde med henblik på at anvise modeller for en så glidende overgang til nye takstsystemer som muligt. Arbejdet sker med deltagelse af de kommunale parter og aktører i den offentlige servicetrafik.

Det er af stor betydning, at erfaring med fordele og ulemper ved de nuværende takstsystemer indgår i dette arbejde, og DSB ser frem til at deltage i udvalgsarbejdet med den omfattende viden og kompetence på området, som DSB er i besiddelse af.

Med venlig hilsen

  
Flemming Kristensen

Til samtlige kommuner i Vejle Amt  
Til Vejle Amt  
Til Amtsrådsforeningen  
Til Trafikministeriet

Journal nr. : 1-70-50-1-1-04  
Dato : 15. Dec. 2004.  
Sagsbehandler : lpi

**Strukturkommissionen og den kollektive trafik**

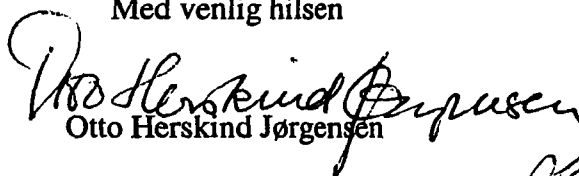
→ BCGV  
HSCV  
LWiV  
BRV 17/1204  
PJaV Bha  
DMPV

VATs bestyrelse har på sit møde den 13. december 2004 drøftet det foreliggende forslag til Lov om trafikelskaber.

Efter VATs mening er det rigtigt, at fremtidens kollektive trafik organiseres i trafikelskaber, som beskrevet i lovudkastet.

VAT's bestyrelse har noteret sig, at trafikelskaberne kan dannes af op til 2 regioner, og lægger vægt på, at denne mulighed bibeholdes i den endelige lov, da VAT's bestyrelse ønsker at arbejde for en bevarelse af VAT i den nuværende geografiske udstrækning – eventuelt med tillæg af kommuner, der pendlingsmæssigt naturligt hænger sammen med Vejle Amt.

Med venlig hilsen

  
Otto Herskind Jørgensen

  
Lone Iversen

Trafikministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Att.: Berit Gohr Kaptain

Dato: 23. december 2004  
Deres ref.: 550-000001  
Vores ref.: 7013

### Høring over forslag til Lov om Trafikselskaber

Som arbejdsgiverforening for de private entreprenører indenfor kollektiv busdrift har Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) følgende bemærkninger til det udsendte "Forslag til Lov om Trafikselskaber":

#### Organisering af trafikselskaberne

AKT finder det positivt, at den nødvendige ekspertise og erfaring vedrørende udbud, kontraktindgåelse m.v. er koncentreret i store enheder. Målet hermed må være, at der ikke slækkes på kvaliteten i udbudsmaterialet, på professionel håndtering af kontraktforhold m.v. og som en sideeffekt opnås rationaliseringsgevinster vedr. trafikselskabernes administration.

Det er vigtigt, at der i den politiske ledelse af trafikselskaberne sikres en geografisk bredde og rimelig repræsentation i forhold til de lokale områder, der hører under trafikselskabet. Tilsvarende bør der i den praktiske organisering af trafikselskabernes organisation tages hensyn til behovet for den lokale kontakt vedrørende køreplaner og praktiske spørgsmål vedrørende ændring af kørsel m.v. i forskellige dele af regionen/regionerne. Dette taler for etablering af enkelte lokale afdelinger/kontorer under trafikselskabet, hvilket ikke mindst er vigtigt i den daglige kontakt mellem entreprenørerne og trafikselskabet.

Endelig bør det være en fælles opgave for de fremtidige trafikselskaber ved koordinering at sikre en fælles standard og ensartethed vedrørende indholdet af udbudsmateriale, for derved at sikre et højt niveau i forbindelse med licitationsrunder og kontraktindgåelse, til gavn for såvel udbydere selv, operatørerne og i sidste ende brugerne af den kollektive trafik.

#### Region Sjælland

I sin nuværende form indebærer forslaget, at der etableres ét samlet trafikselskab for Hovedstadsregionen og Region Sjælland. Efter AKT's opfattelse, er denne model ikke hensigtsmæssig i forhold til løsning af de særlige trafikopgaver indenfor såvel busområdet som andre trafikformer i hovedstadsområdet. Trafikmønstret og kørselsbehovene i Hovedstadsregionen taler i højere grad for, at der etableres ét trafikselskab for henholdsvis hovedstadsområdet og ét selskab for Sjælland og øerne. Der er behov for at målrette den fælles langsigtede planlægning af trafiktilbuddene i hovedstadsområdet, og der er i den sammenhæng for store forskelle på trafikopgaverne i hovedstadsområdet og i region Sjælland til, at et samlet trafikselskab vil

AKT  
Arbejdsgiverforeningen  
for Kollektiv Trafik

HTS · Handel, Transport  
og Serviceerhvervene  
Børsen  
1217 København K  
Telefon 70 13 12 00  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

være en ideel løsning. Det vil derfor være mere hensigtsmæssigt at åbne op for samme frivillighed vedrørende dannelse af trafikskaber i Østdanmark, som tilfældet ifølge forslaget skal være for Vestdanmark. AKT finder anledning til at bemærke, at der i dag for buschauffører gælder en særlig tillægsoverenskomst til Landsoverenskomst for Rutebilkørsel, der dækker et geografisk område svarende til det nuværende HUR-område.

#### Ansættelsesforhold på busområdet

AKT finder – således som forslaget lægger op til – al mulig grund til at bibeholde den nuværende fornuftige arbejdsfordeling mellem på den ene side trafikskaberne som trafik købere – og på den anden side private virksomheder som operatører og arbejdsgivere. Det må være en grundlæggende forudsætning, at der ikke åbnes op for egenproduktion vedrørende rutekørsel i regi af de fremtidige trafikskaber.

Som bekendt er chaufførområdet på det private område komplet overenskomstdækket ved en landsdækkende overenskomst mellem AKT og SiD samt en Tillægsoverenskomst mellem samme parter gældende for HUR/HT-området. Det fælles overenskomstgrundlag er en fordel for såvel trafikskaber, medarbejdere som entreprenører i relation til såvel tilbudsgivning som virksomhedsoverdragelser. AKT har noteret sig, at begrebet "hovedstadsområdet" i lovforslagets § 4 dækker samme område som den mellem AKT og SiD indgåede Tillægsoverenskomst.

Ens løn og ansættelsesvilkår er en afgørende faktor for at sikre betryggende og stabile rammer for en kollektiv busdrift baseret på licitationer. Det er derfor vigtigt, at de fremtidige trafikskaber i forbindelse med licitationsrunder overfor alle bydere indenfor buskørsel fortsat sikrer sig, at ansættelsesvilkårene i kontraktbetingelserne er i henhold til den gældende landsdækkende overenskomst, således som tilfældet er i dag. Denne væsentlige opgave for trafikskaberne - der både skal sikre lige vilkår for byderne og samtidig modvirke "dumping" af ansættelsesvilkår for lønmodtagerne - så AKT gerne klart beskrevet i forbindelse med forslaget.

De strukturelle ændringer og etableringen af nye trafikskaber giver klart anledning til, at finde langsigtede løsninger på de tilbageværende områder i henholdsvis Århus og Odense kommuner, hvor den kollektive busdrift endnu ikke er udliciteret og hvor der i begge driftsenheder fortsat er en betydelig andel tjenestemænd blandt de ansatte chauffører m.v.

AKT finder det både oplagt og sandsynligt, at man i forbindelse med dannelsen af de regionale trafikskaber, der skal overtage ansvaret for bustrafikken, undersøger mulighederne for at fremme udliciteringen af bybusdriften i Århus og Odense. De organisatoriske forandringer og overførslen af disse opgaver til regionale trafikskaber kan blive startskuddet til at sikre en billigere og mere effektiv drift, der udføres af private entreprenører, således som det kendes i resten af landet.

I den forbindelse finder AKT på baggrund af erfaringer fra andre områder grund til at anbefale, at de fremtidige ansættelsesforhold for tjenestemændene allerede nu overvejes nøje og medtænkes i forandringerne. Efter AKT's opfattelse er der – for at sikre et godt grundlag for fremtidige udbud - særlig grund til at overveje forskellige

løsningsmodeller, der indebærer tilbud om overgang til overenskomstansættelse for de tjenestemandsansatte.

AKT har konstateret, at denne problemstilling ikke er berørt i lovforslaget og anbefaler således, at der tages højde for ovennævnte tjenestemandsspørgsmål.

Vedrørende bemærkningerne til forslaget omhandlende tilskud, finansiering og fordelingen heraf er det efter AKT's opfattelse vigtigt, at det nøje overvejes, hvordan de fremtidige finansierings- og tilskudsmodeller både skaber grundlag for rationelle beslutninger og sikrer hensynet til et velfungerende net af kollektiv trafik indenfor hele trafikselskabets område.

Med venlig hilsen

Finn Mikkelsen  
Formand, AKT

Ørestadsselskabet forstår bestemmelserne og de tilhørende bemærkninger således, at der efter bestemmelserne i denne lov skal være fri omstigningsret på alle rejsehjemler mellem alle transportmidler i hovedstadsområdet, der er omfattet af loven, og at de enkelte selskaber således ikke må etablere rejsehjemler, der ikke indebærer fri omstigningsret.

I lyset af kundernes præference for integreret takst- og billetsystem, den i forvejen integrerede trafik i hovedstadsområdet, og kravet til høj effektivitet i det samlede trafiksystem, finder Ørestadsselskabet det hensigtsmæssigt fortsat at sikre den fri omstigningsret, forudsat, at hensynet til indtægtsdeling, som er nævnt ovenfor i forbindelse med § 4, og hensynet til takstniveauet, som er omtalt nedenfor, sikres.

Det fremgår af stk. 4, at taksterne i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen.

For Ørestadsselskabet er det ikke ganske klart, hvorledes denne bestemmelse forholder sig til selskabernes kompetence til at fastsætte sine egne takster. Selskabet skal derfor gøre opmærksom på, at denne begrænsning kan komme til at virke snærende for udviklingen i den kollektive trafiks omfang, kvalitet og sammenhæng.

Endelig skal Ørestadsselskabet bemærke, at selskabet lægger vægt på at blive indbudt til at deltage i det udvalgsarbejde om takstsystemer, der er omtalt i bemærkningerne til paragraffen.

#### Ad § 7 om planlægning.

Det fremgår, at selskaberne skal arbejde for god koordinering mellem selskabernes trafiktilbud, og af stk. 3 fremgår det at trafikministeren særskilt kan fastsætte regler for samarbejdet mellem selskaberne i hovedstadsområdet, hvilket er nøjere omtalt under bemærkningerne til paragraffen.

Ørestadsselskabet finder dette væsentligt og vil i den forbindelse pege på behovet for at der sikres gode omstigningsfaciliteter og god information for passagererne i det samlede, kollektive trafiksystem og dermed mellem de enkelte selskaber.

#### Ad § 29 om kontrolafgift.

Ørestadsselskabet forudsætter, at jernbanevirksomhedernes ret til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr, til at inddrive disse ved udpantning og lønindeholdelse og til at forlange, at passagererne foreviser legitimation (jf. bemærkningerne til paragraffen) også skal gælde for Ørestadsselskabets trafik.

Med venlig hilsen

  
Jens Kramer Mikkelsen



# DATATILSYNET

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

1. hørings  
2. hørings  
6. hørings

→ HSCV  
BSCV  
DAPY  
20/12

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

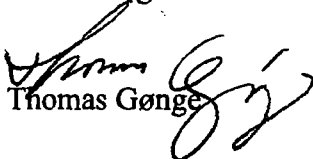
- forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart (Konsekvensrettelser som følge af kommunalreformen), Trafikministeriets j.nr. 300-1,
- forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje,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



Alléen 15, 4180 Sorø  
Telefon: 57 87 27 27  
Telefax: 57 82 02 23

Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

## Reference:

J.nr: 1-70-50-11-00-0001-1993

## Sagsbehandler:

Jens Peter Langberg  
Direkte tlf. 57 87 27 07

## Dato:

14. december 2004

**Vedr: Forslag til lov om trafikelskaber**

Tak for dit brev af 25. oktober 2004 hvor du svarede på vores tidligere henvendelse om ét stort trafikelskab på Sjælland. I Vestsjællands Trafikselskabs bestyrelse havde vi efter en forelæggelse på vores møde den 29. oktober 2004 taget til efterretning, at Trafikministeriet arbejdede på at sikre en fornuftig balance mellem udkantskommunerne og hovedstadsområdet.

Trafikselskabets bestyrelse har på et møde den 10. december 2004 fået forelagt forslaget til lov om trafikelskaber samt de 5 spørgsmål/svar til forslag til lov om trafikelskaber, der er offentliggjort på Trafikministeriets hjemmeside.

Lovforslaget og svaret på, hvorfor der oprettes ét trafikelskab for hele Sjælland, fik fornyet gang i drøftelserne. Bestyrelsen finder ikke, at der er nogen form for begrundelse for, at Region Sjælland skal etablere ét fælles trafikelskab med Region Hovedstaden, når staten fortsat skal stå for planlægningen af størstedelen af togdriften.

Bestyrelsen bad mig gøre dig opmærksom på bestyrelsens bekymring og give udtryk for, at det vil være overordentligt vanskeligt at få de meget store lokale forskelle til at hænge sammen i ét nyt stort selskab. Hovedstaden har sine helt egne problemer med koordineringen af de forskellige trafikformer, mens trafikopgaven i Region Sjælland er betydelig mere ensartet.

Bestyrelsen bad mig også udtrykke sin store forundring over den store grad af central styring og de mange ministerbeføjelser, der præger lovforslaget. Der bør, efter vor opfattelse, gives de nye trafikelskaber langt bedre mulighed for at indrette sig efter egne ønsker, både organisatorisk og økonomisk.

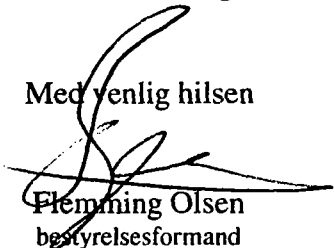
Det synes selvmodsigende, at trafikelskaber, der netop er oprettet til at varetage den offentlige servicetrafik som almindelig rutekørsel, skal søge om tilladelse til kørslen.



./ VTs administration har udarbejdet en række kommentarer til lovforslaget. Kommentarerne giver mere konkret udtryk for bestyrelsens opfattelse og vedlægges med håb om, at de kan indgå i ministeriets videre arbejde.

Bestyrelsen håber, at du og regeringen vil frafalde kravet om etableringen af ét stort trafikselskab på Sjælland og lade kommunerne og de to regioner på Sjælland få de samme muligheder, som kommuner og regioner i resten af landet har for at organisere den offentlige servicetrafik.

Med venlig hilsen



Flemming Olsen  
bestyrelsesformand

Kopi af dette brev er sendt til:

Folketingets Trafikudvalg, Amtsrådsforeningen, KL, Kommuneforeningen i Vestsjællands amt, STS, HUR, Vestsjællands Amt, Storstrøms Amt, Roskilde Amt og Danmarks Busvognmænd.

## Kommentarer til Forslag til lov om trafikelskaber

Generelt er det fortsat vanskeligt at se formålet med dannelsen af ét trafikelskab dækkende Region Sjælland og Region Hovedstaden for den offentlige servicetrafik med bus. Sammenhængen mellem de forskellige transportmidler indenfor området / på rejsen er væsentlig vigtigere for den rejsende, end at busserne i Nakskov, på Sejerø og i Københavns indre by planlægges af samme selskab. Trafikelskaberne udenfor Hovedstadsområdet har gennem det frivillige Bus & Togsamarbejde bevist, at der kan skabes en sammenhæng mellem taksterne, også på de lange rejser, ved et forretningsmæssigt samarbejde. Såfremt togene, af andre årsager, ikke skal være en del af trafikelskabernes ansvar, vil det være vigtigt at styrke trafikelskabernes mulighed for at sikre en god og lokalt tilpasset trafik til glæde for både de rejsende, der skal rejse videre med tog, men også for de rejsende, der alene skal benytte den offentlige servicetrafik lokalt.

§2 stk. 1. Trafikelskaberne ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer. Det hilses velkomment, at trafikelskaberne på denne måde udstyres med bestyrelser, der med den angivne størrelse har mulighed for at fungere forretningsmæssigt. Da ejerkredsens størrelse og ikke mindst urbanisering kommer til at variere meget - især hvis et stort trafikelskab øst for Storebælt fastholdes - er det af overordentlig stor betydning, hvordan bestyrelsesmedlemmerne vælges til trafikelskabernes bestyrelser. I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser fremføres det, at det vil være hensigtsmæssigt, at de kommunalt udpegede bestyrelsesmedlemmer repræsenterer forskellige geografiske egne indenfor trafikelskabets område. En bestyrelse med bestyrelsesmedlemmer, valgt ud fra ønsker om at få varetaget lokale interesser hos enkelte af ejerne eller grupper af disse, vil få vanskeligt ved at skabe et sammenhængende og handlekraftigt trafikelskab. Bestyrelsesmedlemmerne bør vælges til at varetage trafikelskabets interesser på samme måde som det kendes fra aktieselskabslovgivningen. Dette kan til en vis grad opnås ved at undlade at sikre enkelte ejere pladser i bestyrelsen, samt ved at fraråde disse geografiske valgforbund.

§2 stk. 5. Trafikministeren skal efter denne bestemmelse fastsætte regler for trafikelskabernes organisering. Det findes ubegrundet, at det ikke er op til trafikelskaberne selv at beslutte, hvordan de vil være organiseret. Trafikelskaberne vil naturligvis blive mere forskellige, når det ikke er trafikministeren der fastsætter organiseringen, - men der ligger meget motivation for de nye trafikelskaber i at de selv - lokalt - kan beslutte, hvordan de skal være organiseret. Det foreslås at §2 stk. 5 bortfalder.

§3 stk. 2 og 3. Den beskrevne tilskudsfordeling indebærer, at kommunerne øst for Storebælt slet ikke betaler til administration og drift af trafikelskabet. Det er ikke hensigtsmæssigt, at kommunerne slet ikke betaler til trafikelskabets administration og drift. En videreførelse af en deling, som den flere steder kendes i dag, vil kunne være hensigtsmæssig. Eksempelvis kan det fastlægges, at regionerne betaler den ene halvdel og kommunerne betaler den anden halvdel. Kommunerne og regionerne kan herefter betale forholdsmæssigt, fx efter antal køreplantimer. I bemærkningerne til lovforslaget er der en beskrivelse af de foreslåede objektive kriterier for tilskudsfordelingen i et evt. trafikelskab øst for Storebælt. Regionale ruter er defineret som ruter, der forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening. Begrebet bycentre er imidlertid ikke defineret, og en evt. *indbyrdes banebetjening* fratager nødvendigvis ikke den regionale interesse for busruten. Der bør derfor findes andre kriterier for fordeling, hvis forslaget om ét trafikelskab øst for Storebælt fastholdes.

§4 Trafikministeren kan efter denne bestemmelse fastsætte regler for delingen af billetindtægter i hovedstadsområdet. Det vil være ganske vanskeligt at lave en fornuftig aftale, når den ene part i aftalen blot kan bestemme, hvordan delingen skal foretages. Det bliver meget svært at få et evt. trafikselskab for regionerne øst for Storebælt til at fungere som ét selskab, når der fortsat skal gælde særlige regler for den del af trafikselskabets område, der ligger i det nuværende HUR-område. Hvis et evt. trafikselskab for regionerne øst for Storebælt skal kunne fungere som ét selskab, og der grundlæggende i den nye lovgivning bygges på, at der skal indgås aftaler om taksterne og deres fordeling mellem de selskaber, der udfører offentlig servicetrafik i området, bør §4 udgå.

§5 stk. 2 sidste punktum. Da der fortsat skal være mulighed for kollektiv trafik over Langelandsbæltet (rute 800) kan §5 stk. 2 sidste punktum slettes.

§5 stk. 3 giver trafikselskabet mulighed for efter aftale med en kommune at varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen skal varetage efter anden lovgivning. Denne mulighed bør udvides til også at omfatte opgaver for regionerne.

§5 stk. 4 lovliggør havnebusdrift i Københavns havn. Det findes unødvendigt at indsnævre muligheden for havnebusdrift til den i dag kendte løsning. §5 stk. 4 bør omformuleres således at der gives trafikselskaberne mulighed for at udføre offentlig servicetrafik til vands.

§6 stk. 2. og 3 forpligter trafikselskaberne til at indgå aftaler med jernbanetrafik om passagerernes mulighed for at vælge mellem bus og tog på samme billet. Da der tilsyneladende ikke er funktionel forskel på stk. 2 og stk. 3, og da der ikke bør være særregler for trafikselskabet for regionerne øst for Storebælt og resten af landet, kan stk. 3 bortfalde.

§6 stk. 4 sætter loft over takststigningerne, og bemyndiger trafikministeren til at fastsætte regler herom. Reelt betyder det, at hvis trafikselskaberne ikke kan blive enige med togoperatørerne om takststigningerne, kan trafikministeren beslutte at taksterne vil blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling. At uenighed mellem trafikselskaberne og togoperatørerne nærmest automatisk medfører at taksterne stiger er uheldigt, og sidste punktum i stk. 4 bør udgå.

§7 stk. 2 til 4. Trafikministeren kan efter disse bestemmelser fastsætte regler for samarbejdet mellem trafikselskabernes og statens offentlige servicetrafik med henblik på at sikre sammenhæng og koordinering. Stk. 3 betyder oven i købet at ministeren kan fastsætte særlige regler for samarbejde på Sjælland, uden det er et krav, at formålet er at sikre sammenhæng og koordinering. Det kan ikke opfattes som et samarbejde, når den ene part i samarbejdet ensidigt kan fastsætte regler for det. Hvis trafikselskaberne skal kunne arbejde, er det nødvendigt, at samarbejdet kommer til at fungere på almindelige forretningsmæssige vilkår, som det kendes fra det nuværende frivillige samarbejde mellem DSB og trafikselskaberne udenfor HUR. §7 stk. 2 til 4 bør falde bort.

§21 stk. 2 Trafikministeren kan efter denne bestemmelse fastsætte regler for trafikselskabernes rutekørsel. Det bør ændres således, at det fastsættes i loven, at trafikselskabernes rutekørsel ikke kræver tilladelse fra anden myndighed, men alene besluttet af trafikselskabet.

§22 stk. 3 er ikke i overensstemmelse med §5 stk. 2. Se dette. Sletningen af §5 stk. 2 vil også gøre bemærkningen til §22 7. afsnit anvendelig.

§23 Det bør præciseres, at det kun er i forbindelse med fjernbuskørsel, at trafikministeren kan fastsætte regler om de beskrevne forhold.

§25 Her foreslås det, at en tilladelse til rutekørsel bortfalder, hvis indehaveren ikke længere har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Det fremgår ikke af forslaget, at en rutetilladelse forudsætter en EP-tilladelse, - hvilket dog er fornuftigt nok. Hvis ikke den foreslåede ændring til §21 stk. 2 gennemføres skal det afklares, om trafikselskaberne fremover skal have EP-tilladelse for at få tilladelse til almindelig rutekørsel.

§29 stk. 1 fastslår at kontrolafgifter og gebyrer kan inddrives ved udpantning. Bestemmelsen bør udbygges med de fra jernbanelovgivningen kendte muligheder for lønindeholdelse, således at kontrolafgifter kan behandles ens i al offentlig servicetrafik. Muligheden for lønindeholdelse er beskrevet i bemærkningerne til paragraffens 3. afsnit.

I *Bemærkninger til lovforslaget* afsnit 3.11 er der uoverensstemmelse mellem 2. og 5. afsnit. Af 2. afsnit fremgår: *Regionerne overtager retten til de nuværende pensions, drifts- og investeringstilskud, som udbetales fra staten til amterne samt amternes nuværende låneadgang uden for de almindelig lånerammer til finansiering af investeringer, mens det af 5. afsnit fremgår: Det forudsættes endvidere, at trafikelskaberne indtræder i amternes rettigheder og pligter, som er nedfældet i lovgivningen og i aftalerne. De retligt bindende aftaler mellem staten og de enkelte amtskommuner angiver vilkår for overdragelsen - herunder vilkår for fremtidige tilskud til drift, pensioner og investeringer, tilbagebetaling og omfordeling af tilskud - i tilfælde af nedlæggelse af baner.*

550 - 000001 (21)

6456



Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K.

Dato  
10. december 2004

Vor reference/telefonnummer  
TR/54 88 04 20

Journalnummer  
2004-001/0004

### Vedrørende lovforslag om trafikelskaber.

Kære Flemming Hansen.

Storstrøms Trafikselskabs (STS) bestyrelse har på sit møde i dag behandlet det fremsendte lovforslag om trafikelskaber.

Bestyrelsen besluttede at anmode dig om at ændre lovforslaget, således, at Region Sjælland og Region Hovedstaden gives mulighed for at danne hvert sit trafikelskab efter den model, der er beskrevet for resten af Danmark, blandt andet ud fra følgende synspunkter:

- Ud fra selve aftalen om en strukturreform fremgår det, at den decentrale offentlige sektor skal fremtidssikres yderligere, således, at aftalens intentioner om nærhed til borgerne styrkes. Ved dannelsen af ét samlet trafikelskab for Østdanmark er det bestyrelsens opfattelse, at mulighederne for at prioritere individuelle lokalt baserede trafikløsninger i tæt samarbejde med den enkelte kommune indsnævres kraftigt, da en bestyrelse på ni medlemmer samtidig skal "gæbe over" de trafikale løsningsmuligheder på Nørrebrogade i København henholdsvis lokaltrafikken på Vestlolland eller Odsherred. Derved opstår der risiko for "demokratisk underskud".

- Hovedstaden har således sin helt egen problemstilling med koordinering af de forskellige trafikformer, hvorimod Region Sjælland og den trafikale infrastruktur er en mere harmonisk størrelse. Da de kommende trafikelskaber udelukkende skal forestå planlægning af bus- og lokalbanetrafik, og det er et faktum, at pendlingen i Østdanmark hen over de nuværende amtsgrænser hovedsageligt foregår med DSB-tog (ca. 98% med tog og ca. 2% med bus), er det vanskeligt at se formålet med dannelsen af ét samlet trafikelskab.

- Vi finder det problematisk, at ved dannelsen af ét samlet trafikelskab, skal der med det samme tages stilling til finansieringen af det driftslån, som HUR desværre har måttet optage ud fra deres hidtidige politiske beslutninger, ligesom HUR p.t. ikke har afsat midler til investering i det kommende rejsekort i modsætning i til trafikelskaberne VT og STS, der gennem politisk prioritering blandt andet har foretaget de nødvendige hensættelser til investering i det kommende rejsekort m.v.

- Der lægges op til en større statslig indflydelse i Østdanmark end tilfældet er i dag, hvorfor det er vores opfattelse at de fremtidige arbejdsbetingelser bliver vanskeligere i ét samlet trafikelskab.

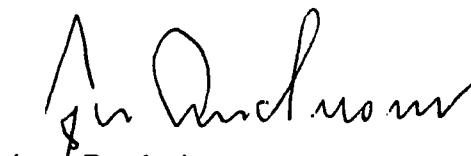
...2/

- Afslutningsvis er det bestyrelsens opfattelse, at de allerede udmærkede resultater i bus/tog-samarbejdet og samarbejdet omkring indførelsen af det kommende rejsekort løser problemstillingerne omkring et fælles takstsystem, som vi hilser velkommen med glæde.

De konkrete kommentarer til de enkelte paragraffer i lovforslaget er fremsendt gennem Amtsrådsforeningen.

Med venlig hilsen

  
Knud Larsen  
Bestyrelsesformand

  
Per Andersen  
Bestyrelsesnæstformand

Kopi er sendt til: Amtsrådsforeningen, KL, HUR, VT, Storstrøms Amt samt  
Folketingets Trafikudvalg

→ DNP  
3 Amts Samarbejdet

Roskilde ▼ Storstrøm ▼ Vestsjælland

550-000001 (49)

(FOLBET 1 omslag)

Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

6/1 AMU

BK  
BB  
LW  
KSL  
PK  
DNP  
Siddet  
7/1

Den 5. januar 2005

### Udtalelse om forslag til lov om Trafikselskaber

Roskilde, Storstrøms og Vestsjælland amter har drøftet forslaget til lov om Trafikselskaber i lyset af, at de 3 amter fra 1. januar 2007 skal udgøre Region Sjælland.

I den forbindelse skal vi fremkomme med følgende bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget indebærer et samlet trafikselskab på Sjælland. Med udgangspunkt i at selskaberne udelukkende skal beskæftige sig med bus og lokalbanetrafik, anbefaler vi, at der i stedet etableres to trafikselskaber på Sjælland – et i hver region – ud fra følgende betragtninger:

- Pendling over de nuværende amtsgrænser foregår hovedsagligt med DSB-tog, som ikke ligger under det nye selskabs ressort. 90 procent af de kollektivt rejsende krydser regionsgrænsen med tog. 96 procent af busserne og alle lokalbaner, der kører i regionen, kører kun inden for regionen. 9 regionale busruter krydser regionsgrænsen.
- Grundlæggende er betingelserne for bustrafik fundamentalt forskellige i det centrale København i forhold til det øvrige Sjælland, hvilket også er anerkendt i bemærkningerne til § 7, stk. 3., hvor denne problemstilling specielt er omtalt.
- To selskaber, der alene beskæftiger sig med busser og lokal/amtsbaner, vil bedre end ét kunne sikre en fornuftig balance mellem udkantskommuner og hovedstaden. Ét selskab for hele Sjælland ville derimod skulle have fokus på lokale trafikale løsninger i såvel det indre København som på eksempelvis Lolland og i Holbæk.
- To trafikselskaber på Sjælland vil også - i samarbejde - kunne videreføre de eksisterende takstsystemer og indføre det elektroniske rejsekort som planlagt

### 3 Amts Samarbejdet

Roskilde ▼ Storstrøm ▼ Vestsjælland

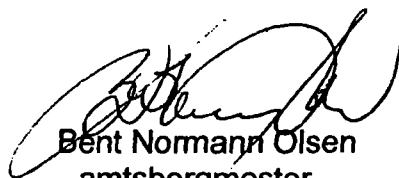
Vi er i bekendt med, at de eksisterende trafikselskaber på sjælland- VT, STS og HUR – ligeledes anbefaler to trafikselskaber, der geografisk følger regionsopdelingen.

I øvrigt henviser vi til de bemærkninger til lovforslaget, som amtsrådsforeningen har fremsendt.

Med venlig hilsen



Kristian Ebbønsgaard  
amtsborgmester  
Roskilde Amt



Bent Normann Olsen  
amtsborgmester  
Storstrøms Amt



Hans Jørgen Holm  
amtsborgmester  
Vestsjællands Amt

CC: Indenrigs- og Sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen

2/2

Brev





550 - 000001 (30)

Dansk Arbejdsgiverforening  
Vester Voldgade 113  
1790 København V

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Modtaget i 1. kontor

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

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 trafikselskaber
- 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

22.12.2004

Ørestadsselskabet

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

→ BGL ✓  
PJa ✓  
SER ✓  
HSC ✓  
BZ ✓  
LW ✓  
DAP ✓  
3/1

Ørestad  
Development  
Corporation

Ørestadsselskabet I/S  
Arne Jacobsens Allé 17  
DK-2300 København S

T +45 3311 1700  
F +45 3311 2301  
E orestad@orestad.dk

### Høringssvar vedrørende udkast til lovforslag til udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område

Ørestadsselskabet har modtaget udkast til Forslag til "Lov om trafikskaber" fra Trafikministeriet dateret den 1. december 2004 med anmodning om eventuelle bemærkninger hertil.

Ørestadsselskabet har følgende bemærkninger til udkastet til lovforslaget:

#### Ad § 4. Indtægtsdeling

Ørestadsselskabet noterer sig, at trafikministeren i § 4 gives hjemmel til at fastsætte regler om indtægtsdeling mellem de forskellige selskaber i hovedstadsområdet.

I bemærkningerne til denne paragraf fremgår følgende:

"I forbindelse med Ørestadsselskabets driftsstart har vist sig vanskeligt at foretage denne deling af billetindtægterne, idet lovgrundlaget ikke entydigt redegør for, hvordan metroen skal indplaceres i dette system".

For en god ordens skyld erindres om formanden for Ørestadsselskabets bestyrelses brev af 20. april 2004, herunder at det fra Ørestadsselskabslovens vedtagelse har været en forudsætning, at Metroen skal aflønnes som en bane på linje med DSBs togtrafik i hovedstadsområdet. Det forudsættes, at Ørestadsselskabets økonomi ikke forringes ved vedtagelsen og udmøntningen af denne lov.

#### Ad § 6 Takst og billetteringssystem.

Det fremgår af stk. 3, at der på Sjælland skal etableres ét takst og billetfællesskab, således at der er en fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet. Samtidig må det forstås, at hvert enkelt selskab har kompetence til at fastsætte sine egne takster. Ørestadsselskabet skal anbefale, at det i loven fastlægges, hvorledes en eventuel uenighed mellem selskaberne afklares.

INDKOMMUTT

- 6 JAN. 2005

Betjentesk



Nørrebrogade 39 Tlf: 3536 1212 E-mail: noah@noah.dk  
2200 København N Fax: 35361217 Hjemmeside: www.noah.d

Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

4. januar 2005

→ BGK  
BZ  
LWi  
HSC  
Siden  
DMP  
PJK  
1. W.  
2. W.

### Vedr. lovforslag på trafikområdet i forbindelse med kommunalreformen

NOAH-trafik anerkender, at der længe har været behov for at ændre på den måde hvorpå staten, amterne og kommunerne har fordelt opgaverne. De udfordringer, der gør en strukturreform påkrævet er flg.:

- borgernes krav til flere og bedre offentlige serviceydelser;
- omstruktureringer af samfundet som følge af den udbredte pendling;
- den teknologiske udvikling siden 1970;
- borgernes krav om medindflydelse på beslutningsprocesserne;
- nødvendigheden af at finde varige og økologisk set holdbare løsninger på de store byers og især hovedstadsområdets planlægningsmæssige og trafikale problemer.

Mange kommuner og amter – især de mindre – er ikke længere i stand til at leve op til de krav, borgerne stiller til en moderne velfærdsstat. Dels fordi befolkningsunderlaget ikke er stort nok, og dels fordi borgernes vilje til at betale mere i skat, er faldet mærkbart i de senere år.

### Skattestoppets virkninger

Hertil kommer så de stramme økonomiske betingelser under hvilke mange kommuner må agere. Her har især regeringens skattestop vist sig at have en lammende effekt. På få år har det lagt en kraftig dæmper på kommunernes aktiviteter, og har bl.a. ført til at nogle af landets rigeste amter og kommuner er ved at få likviditetsproblemer. Nogle af dem har endda været tæt på at blive sat under administration af Indenrigsministeriet.

Forude truer flere skattelettelser. Mange lokalpolitikere er nemlig begyndt at stille borgerne lavere skatter i udsigt, som én af "gevinsterne" ved kommunesammenlægningerne.

Lavere offentlige indtægter vil ramme aktiviteter, der førhen blev anset for at være en naturlig del af den offentlige service. Enten vil de pågældende aktiviteter blive sat på vågeblus eller de vil forsvinde helt. Meget tyder på at miljøområdet vil blive nedprioriteret, mens der til gengæld vil ske en oprustning af ældreområdet.

Kommunalreformen i 1970 gav et mærkbart løft i amternes og kommunernes udgifter som følge af en betydelig forbedring af det offentlige serviceniveau. Når der nu stilles laves skat i udsigt, samtidig med at kravene til det offentlige forøges, må man spørge: hvordan vil det være muligt, at yde borgerne mere service for en lavere skat?

Effektivisering! svarer beslutningstagerne. Sammen med endnu mere udlicitering, reduktion i væksten i det offentlige forbrug, og et stærkere fokus på ledelse og budgetstyring skal de offentlige budgetter trimmes. Ofte glemmes dog, at der vil være tale om engangsbesparelser.

Fastholder regeringen "2010-planen", der bl.a. vil betyde en begrænsning af væksten i den offentlige sektor i de kommende år, kan kommuner og regioner se frem til at skulle agere under særdeles stramme økonomiske betingelser.

Hvordan dét hænger sammen med udsagnet om at borgerne vil få en bedre offentlig sektor, må stå hen i det uvisse. Logisk set hænger det ikke sammen.

### **Når hastværk er lastværk**

Lige så problematisk er det at hele forarbejdet til kommunalreformen er gået alt for hurtigt, og at der har været for kort tid til at debattere de ændringer, der skulle foretages.

Forud for kommunalreform i 1970 gik et forberedende arbejde og en bred folkelig diskussion i en halv snes år. Dengang var samtlige politiske partier med fra starten af. Det har regeringen undladt denne gang, hvilket er yderst uheldigt for reformens accept i befolkningen. Store reformer kræver bred opbakning, ikke det smallest tænkelig flertal i Folketinget.

Det hele skal overståes på mindre end to år, og iflg. regeringens køreplan skal de vedtagne lovforslag ligge klar inden grundlovsdag d. 5. juni 2005.

Hastværket har skadet processen og har fremkaldt en betydelig mistillid i dele af befolkningen til de kommende ændringer. Bedre bliver det så ikke af at kommunalreformen reducerer antallet af lokalpolitikere betydeligt; også borgernes opfattelse af at det hele er afgjort på forhånd, er udtalt.

Allerede inden reformen er trådt i kraft, har medlemmer af Strukturkommissionen kritiseret dels den måde kommissionen har arbejdet på, og dels den måde hvorpå regeringen har brugt Strukturkommissionens anbefalinger.

Således kritiserer Poul Erik Mouritzen i *Administrativ Debat* forløbet for at være lukket, elitært og irrationelt. Og til Berlingske d. 8.11. udtalte Erik Bonnerup: *"Tiden var knap, tingene blev ikke undersøgt til bunds, og forarbejdet blev stort set ikke anvendt... Resultatet blev en rodebutik uden klare anbefalinger, hvor regeringen kunne nøjes med at vælge dele af betænkningen, men ofte valgte helt at se bort fra, hvad udvalget havde arbejdet med... Vi havde godt et år, og det var alt for lidt"*.

Hastværket gælder ikke kun det forberedende arbejde i Strukturkommissionen. Heller ikke vi, der deltager i denne høring, har lang tid til at indsende høringssvar. Når div. højtidsdage trækkes fra, så er der ikke megen tid til at sætte sig ind i det ganske omfattende materiale og til at skrive høringssvar. Ikke alle de høringsberettigede organisationer råder over et sekretariat, der kan klare opgaven. I de mindre organisationer vil der formodentlig højst være 1-2 personer, der kan medvirke til besvarelsen.

Nu er det jo ikke ualmindeligt, at høringsfristen for betydende lovinitiativer falder sammen med jul eller sommerferien. Ja, faktisk sker det så tit, at det ligner en tanke.

### **Debatten om strukturreformen**

Indenrigsminister Lars Løkke's invitation til borgere og organisationer om at deltage i en konstruktiv og kritisk dialog om kommunalreformen, levnede ikke tid nok til at gå i dybden. Kun få landspolitikere har blandet sig, mens amts- og kommunalpolitikere har været mere nærværende. Her har enkelte kommuner gjort en prisværdig indsats, men i de fleste kommuner har det absolut været "på det jævne".

Ikke overraskende har resultatet da også været, at der i befolkningen heller ikke har været nogen større interesse for kommunalreformen og konsekvenserne deraf, hvilket bl.a. skyldtes opfattelsen af "det hele nok er afgjort på forhånd".

Og heri har de pågældende desværre ret! Forløbet i Folketinget viste tydeligt, at regeringen ikke havde til hensigt at indgå i reelle forhandlinger med Folketingets øvrige partier. DF havde jo erklæret sig villig til at støtte hvad som helst regeringen måtte lægge på bordet - inden forhandlingerne overhovedet gik i gang!

Bedre blev det så ikke når ledende VK-politikere som fx Jens Rohde erklærer: *"Jeg kan ikke afvise, at der kan være en enkelt flig på et område, hvor vi siger, at man måske kunne rykke noget fra den ene til den anden. Men det vil altid være afgrænset"*.

### **Den forkerte debat**

Reformarbejdet begyndte det forkerte sted idet udgangspunktet var givet på forhånd: væk med amterne, og en overførsel af amternes opgaver til kommunerne og til staten. Debatten burde retteligt handle om hvordan opgaverne løses bedst muligt under hensyntagen til koordination, ekspertise og bæredygtighed i såvel planlægning som i praksis. Under sådanne betingelser ville kravet til fagligt indhold i den offentlige forvaltning, fejle det ideologisk betingede krav om amternes nedlæggelse af bordet.

### **Miljøindsatsen svækkes af kommunalreformen**

Nedlægges af amterne vil tømme amterne for den ekspertise, der er blevet opbygget med tiden, og reformen vil smadre det faglige miljø, der findes i amterne. En lang række faglige discipliner, der i dag er samlet under samme tag, vil blive spredt for alle vinde. Danmarks Naturfredningsforening skønner at det vil blive til under én miljømedarbejder pr. kommune.

De fleste kommuner vil ikke få nogen gavn af ændringen fordi den ene miljømedarbejder de arver fra amtet, skal kunne dække så mange sagsområder, at den indsats, der ydes, ofte vil være ganske ineffektiv.

Der er ikke belæg for at hævde, at kommunerne – bortset fra de største – vil være i stand til at løfte de opgaver, som amterne i dag løser. På miljøområdet vil tilsynet med miljøtunge virksomheder og opgaver fx vejtrafikken blive alvorlig svækket når amternes fagspecialister, fordeles til de større kommuner og til staten. Resultatet vil være manglende koordination og helhed i planlægningen, og det er der en del "forurenere", der vil lukre på.

De midler, der afsættes til varetagelse af miljøtilsynet, er blevet beskåret med omkring en fjerdedel siden regeringen tiltrådte. Det betyder i praksis, at tilsynet med flere tusinde virksomheder ophører. Når hertil lægges den generøse brug af dispensationer, så tegnes der et ikke særligt flatterende billede af regeringens miljøpolitik, der henter inspiration i Lomborgs filosofi: det er for dyrt – og tillige unødvendigt - at forebygge resp. fastholde et forsigtighedsprincip i planlægningen på miljøområdet – lad os derfor vente med at gøre noget når/hvis skaden sker.

Det er lyset heraf man skal vurdere trafikministerens udtalelse om "at en nedsættelse af taksterne på Store Bæltsforbindelsen, vil give mere transport og mobilitet". Eller forslaget om at fjerne den indenlandske flyafgift. Med de klimaproblemer der er ved at udvikle sig, og som i det væsentlige skyldes afbrændingen af fossile brændstoffer, er det ikke en forøgelse af mobiliteten og flytrafikkens miljøbelastninger, der er brug for.

### **Kommunalreformen og trafikområdet**

Gennemføres de lovforslag, der er i høring, vil det mindske mulighederne for via trafikplanlægningen at kunne opfylde ministeriets egne målsætninger, som de kommer til udtryk i Værdigrundlaget: *"Endelig belaster mobilitet miljøet samtidig med, at naturressourcer forbruges....at fremme "den rigtige mobilitet...Modsat er målsætningen for et samfund ikke at sikre så meget mobilitet som muligt. For det kan være, at gevinsten ved den ekstra mobilitet ikke står mål med de økonomiske omkostninger, belastningen af miljøet og/eller de sundhedsmæssige risici, der er forbundet med mobiliteten"*.

Fastholdes den hidtidige kurs, vil regeringen og det danske samfund ikke kunne leve op til Kyoto-aftalens forpligtelser om de kraftige CO<sup>2</sup>-reduktioner, der er betinget af forværingen i klimaproblemerne.

### **Hovedstadens problemer**

I hovedstadsområdet, hvis problemer er en medvirkende årsag til at Kommissionen blev nedsat, har en reform længe været påkrævet. Atter fortabes muligheden for at skabe det store hovedstadsamt til erstatning af de fem regionale enheder, der for længst burde have været nedlagt. Nu får borgeme i stedet for et underligt misk-mask, med indirekte valg og uden mulighed for at udskrive skatter. En hybrid der ingen penge har, og som kun må beskæftige sig med sygehusene. Borte er enhver erfaring om at med politisk ansvar følger også økonomisk ansvar.

Af det udsendte lovforsalg fremgår det imidlertid, at heller ikke denne gang, vil det blive taget fat på at løse hovedstadens trafikale problemer. Problemer, der hovedsagelig bunder i mangel på koordination, administrativt rod med 55 kommuner, fem amter, alt for mange trafikoperatører - og et mægtigt Vejdirektoratet, der har sin helt egen dagsorden.

Beslutningen om at nedlægge Hovedstadsrådet i 80'erne var tåbelig. Nok havde rådet sine mangler, bl.a. at det ikke havde adgang til at dække sine udgifter gennem skatteudskrivning og ikke byggede på direkte valg. Men rådet var dog langt bredere funderet i lokalområdet end dets afløser, HUR. I stedet for at nedlægge rådet, var det de fem hovedstadsenheder, der skulle have været nedlagt.

Fraværet af en kompetent regional myndighed for hele hovedstadsregionen - og ikke den amputerede enhed, der er resultatet når Roskilde amt lægges ind under region Sjælland - er omtrent så uigennemtænkt, som noget kan være. Roskilde amt er en integreret del af hovedstadsområdet og udgør et vigtigt pendleropland til arbejdsmarkedet i Storkøbenhavn.

Endnu en gang sejrer provinsens seen skævt til hovedstaden. Men for regeringen er ønsket om at skabe "balance" mellem Øst- og Vestdanmark, vigtigere end helhed og koordination.

Den manglende slagkraftige koordinerende ledelse af hovedstadsområdet, vil garantere en fortsat fremkomst af besynderlige konstruktioner a la HUR, HS, Ørestadsselskabet mv. Planlægningsmæssige misfostre hvor ingen er ansvarlige for de talrige fadæser, og hvor borgernes indsigt og kontrolmuligheder er lig nul. Planløsheden vil fortsætte og manglen på koordination og helhed vil blive en stedse større belastning for regionens borgere.

For yderligere at sætte trumf på planløsheden skal de sjællandske regionalbaner nu sendes i udbud. Regeringen må jo dermed mene, at der er brug for nok en trafikoperatør, i det alt for brogede billede af manglende koordination og HUR's inkompetence, og at endnu en operatør, vil give en mere sammenhængende trafikpolitik. Heller ikke har ses sund fornuft at have været tilstede, da beslutningen blev truffet.

Set i relation til Strukturkommissionens rapport, er én af fadæserne at regeringen mener, at "der skal gælde ensartede regler for hele landet", hvor det havde været naturligt, at skrive det modsatte! Nemlig, at forholdene i hovedstadsregionen er af en sådan art, at her skal gælde særlige bestemmelser.

Et sammenhængende byområde med en trediedel af landets indbyggere, skal indrettes på anden vis end tyndtbefolkede områder i Jylland. Det burde dog være overflødigt at gøre opmærksom på, at hovedstaden er det eneste bysamfund i landet der er opdelt i flere amter og kommuner, og at der her findes kommunale enheder, der er betydeligt større end mange kommuner i provinsen.

Sådanne forhold gør det nødvendigt, at have andre ordninger end resten af landet. Der skal derfor ske to ting:

1. Hovedstadsområdet skal ikke styres af en flok borgmestre, men af et folkevalgt organ der, sammen med Skåne, har styrke og kompetence til at varetage områdets interesser på forsvarlig vis.
2. Rådet skal have ret til at udskrive skatter - med politisk ansvar følger økonomisk ansvar.

## FORSLAG TIL LOV OM TRAFIKSELSKABER

Fremsynede politikere skabte sidst i 70'erne et kollektivt trafiksystem, der, med tiden blev videreudviklet til et enestående system, hvor koordination og samarbejde med rette vakte international opmærksomhed, og blev efterlignet i mange lande.

Grundideen var at den lokale og regionale kollektive trafik skulle bygges op omkring en vidtgående koordinering af ruter og takster, og med det *regionale* niveau som det bærende element.

De forslag regeringen nu fremlægger, truer med at vælte den succes, som ordningen - trods alt - har været. Man kan undre sig over hvorfor regeringen ønsker at splitte den lokale og den regionale busstrafik, når de amtslige trafikselskaber har decideret gode erfaringer med det modsatte, og som er opbygget gennem de sidste 25 år. Den samlede planlægning af den lokale og regionale trafik har gjort, at borgerne i amterne har fået relativ god transport, om end til alt for høje priser i de senere år, når der sammenlignes med prisudviklingen og især med de lave benzinpriser.

Skal kommunerne nu overtage lokal buskørsel, er de fleste af dem nødt til at opbygge en ekspertise mht. køreplanlægning, indgåelse af kontrakter og kvalitetsstyring. En opgave, som amterne indtil nu har varetaget rimeligt godt. Man må derfor spørge om kommunerne selv ønsker at de skal til at oparbejde denne "know how" for at udbyde kørsel indenfor egne kommunegrænser?

Afskaffelsen af amterne og opgraderingen af kommunernes rolle i den kollektive trafik, kan få negative konsekvenser for såvel passager som for økonomien i bus- og togtrafikken, og for den kollektive trafiks muligheder for at udgøre et realistisk alternativ til biltrafikken.

Således må der allerede nu spørges om hvilke sanktionsmuligheder der er hvis en region/kommune ikke tilvejebringer den trafik, der er behov for? Kan/vil Trafikministeriet gribe ind og forlange at kommunerne skal leve op til det niveau, der i dag er gældende? Eller går "friheden" så langt, at man vil nøjes med henstillinger?

Al snak om stordriftens fordele, gælder åbenbart ikke mht. planlægning og koordination af den regionale kollektive trafik. De stordriftsfordele, som amterne til fulde har dokumenteret, sættes nu over styr af politikere, der grundlagde karrieren og det samfundsmæssige udviklingsperspektiv i den mindste forvaltningsenhed: kommunen. Småt var det, småt skal det atter blive!

Der er ingen garanti for at vi får en bedre kollektiv trafik, blot fordi en administrativ reform reducerer antallet af skatteudskrivende niveauer fra tre til to. Ejheller er der i reformen nogen garanti for at de postulerede besparelser vil tilflyde den service, det offentlige yder borgerne. I det omfang der overhovedet opstår "rationaliseringsgevinster" - og dét kan man godt tvivle på med de kommende IT-sammenlægningsprojekter, nyt rådhusbyggeri, konsulenthonorarer in mente - da kan der meget vel ske det, at "gevinsten" bliver brugt til skattelettelser.

### **Kvalitetskrav til trafikelskaberne**

Der må i loven stilles krav om at indføre visse kvalitetskrav i den kollektive trafik: minimumkrav til frekvens, kørsel på de tynde ruter, arealdækning, afstand fra bolig til tog/bus, trafikbetjening i to eller flere kommuner/hen over regionsgrænserne, takstniveauet, informationspligt, medtagning af cykler, barnevogne mv., komfort, koordination, serviceniveauet samt krav til transportmidlernes miljøpræstationer (filtre, drivmidler, max. EURO-standard mv.).

NOAH-trafik kan ikke støtte at koordinerende funktioner overlades til Trafikstyrelsen. Det er ikke det statslige embedsværk, der skal sikre den regionale helhed, men brugerne, de folkevalgte og de ansatte i trafikelskaberne i regionerne. Staten fastsætter rammerne for den kollektive trafik, men skal ikke regulere indholdet, det gøres bedst der hvor lokalkendskabet er størst: amterne.

Det er problematisk hvis lovforslaget indebærer en lovgivning, der gælder for hele landet. Forholdene i hovedstadsområdet er af en sådan art, at der her skal gøres en undtagelse.

Der vil være fornuftigt om det trafikale samarbejde mellem trafikelskaberne på Sjælland udvides til også at omfatte Skåne. Samarbejdet skal ikke alene omfatte de i forslaget nævnte forhold; der skal også opstilles en miljøpolitik om hvordan trafikelskaberne denne kan realisere samt normer for teknisk samarbejde, materialedisponering, beredskab ved store arrangementer mv.

NOAH-trafik kan i teorien godt støtte at al kollektiv trafik i hovedstadsregionen i ét selskab. Det kan blive positivt hvis der i HT-området etableres en samarbejdsstruktur, der skal sikre en langt højere grad af sammenhæng mellem de forskellige kollektive trafikformer. Mange passagerer benytter både tog og bus på den samme tur, så derfor er en opsplittning i et trafikelskab, der kun tager sig af busser og lokaltog, mens ansvaret for metro, regional- og fjerntog ligger hos andre operatører, ikke nogen god ide.

MEN – for der er et meget stort men. Vi er ikke trygge hvis ledelsen af et sådant selskab omfatter HUR-folk på de ledende poster. HUR har forlængst vist, at det ikke magter at få regionens bustrafik til at fungere tilfredsstillende. De store takststigninger og samtidige nedskæringer i busdriften, er blot det seneste udtryk for hvor slemt det står til. De få succeser - S-busser, indførsel af naturgasbusser mv. - kan desværre ikke bortviske det generelle indtryk af at den kollektive trafik behandles stedmoderligt, og at de rejsende ikke får den service, de betaler for eller som er mulig ud fra de muligheder, der eksisterer.

Det fremtidige samarbejde mellem de sjællandske trafikelskaber afhænger med andre ord af *hvem* der skal samarbejdsopgaverne, under *hvilke* betingelser det sker, og *hvilket* syn på den kollektive trafik, der vil være fremherskende. Sidder HUR's folk for bordenden, sker der ikke de store forandringer.

Konstruktionen med kommunale trafikfællesskaber ligner meget HUR's, som har været en fiasko. Alene det at politikere i HUR's råd er indirekte valgt af de frem hovedstadsenheder og ikke har nogen skatteudskrivningsmyndighed, er jo hæmmende fra starten af.

HUR har været et skræmmende eksempel på hvordan et kollektivt trafiksystem ikke skal styres. Hen over hovedet på regionens borgere er der blevet skåret ned på bustrafikken mens taksterne er blevet sat voldsomt op. Det har været muligt fordi ingen af politikere i HUR's råd har skullet stå til regnskab for deres handlinger overfor hovedstadsområdets borgere. De har kun tænkt på at spare mest muligt i den enhed, hvor de er valgt. Samtidig har HUR - uden at rødmme - krævet statslige vejinvesteringer med det slet skjulte ønske om derved at kunne spare på egne udgifter til kollektiv trafik. Vi tør derfor ikke tænke på hvilken ravage HUR-folk vil kunne forårsage hvis de fik indflydelse på togtrafikken.



Den kommende ledelse for hovedstadsområdet trafik skal bestå af personer, der tænker i bæredygtige helheder, og som har viden om hvordan en miljøvenlig transportpolitik kan medvirke til omstigning fra biler til busser/tog og cykler. NOAH ser frem til at et sådant organ vil kunne bidrage til en fornuftig løsning af HT-områdets trafikale og miljømæssige problemer.

Uanset hvilken form det fremtidige samarbejde vil få, så skal der tages højde for det hastigt voksende milliardunderskud i metroen, og som vil udgøre en økonomisk belastning for hele regionen - med heraf følgende besparelser på den kollektive trafik. Især i yderområderne, der jo ingen gavn har af en mindre lokalbane i det indre København, vil metrogælden og dens følger vække alvorlig modstand.

### **Prioritering**

Ligeledes kan man forvente, at især i hovedstadsområdet vil flere af kommunerne geråde i strid om hvordan der skal prioriteres. Nogle kommuner vil helst bruge alle pengene på veje og p-pladser, mens andre vil både det ene og det andet. Og så er der de få fornuftige, der godt ved, at den kollektive trafik skal have broderparten af de midler, der er til rådighed.

For ikke at striden skal ødelægge det nødvendige samarbejde og at der kommer en fornuftigt trafik- og miljøpolitik ud af reformen, forudsætter det imidlertid at Trafikministeriet ser bort fra den vante høje prioritering af vejtrafikken. Men om dette vil være tilfældet, kan man godt tvivle på. "Lovforslaget til nye offentlige veje", der fremlægges samtidigt med dette lovforslag, viser at der vil blive bygget flere veje, og "bevist" herfor er den begejstring hvormed bil- og vejlobbyen har modtaget forslaget om at nedlægge amterne og lade staten overtager ansvaret for de fleste af de veje, der i dag hører under amterne.

Og jernbanen? Den får kun til lidt vedligeholdelse hist og her. Nok spytter regeringen årligt 750 mio kr. ekstra i en genopretning af banenettet, men heraf betaler DSB de 570 mio kr. Der er ingen nybygningsarbejder ud over dem, der blev allerede besluttet af SR-regeringen. VK-regeringen er imod letbaner, kun en udbygning af metroen har regeringens bevågenhed - uden at der dog følger penge med!

Jernbanen har været underinvesteret i mange årtier. Resultatet er at 80% af de forsinkelser der skyldes infrastrukturen, stammer fra signalproblemer. Nedbringes antallet af forsinkede tog ved at forny signalssystemerne, vil det give togtrafikken et kolossalt løft.

En analyse fra Banedanmark (nov. 2003) viser, at behovet for at udskifte de tekniske anlæg er væsentligt større end tidligere forventet. Dansk Jernbaneforbund foreslog i den forbindelse, at der skulle optages et lån på 7 mia kr. til udskiftning af de nedslidte signaler. Og tilføjede, at hvis ikke der kommer turbo på udskiftningen, vil det få alvorlige konsekvenser idet investeringen i nye tog og bedre skinner ikke vil komme til deres fulde ret - til skade for jernbanens konkurrenceevne.

Trafikministerens reaktion har været at bestille et *udførligt* beslutningsgrundlag i forbindelse med næste års genforhandling af trafikforliget. Desuden er han parat til at intensivere udskiftningen af signaleme, men kun hvis en analyse forsikrer, at samfundet på den måde får mest muligt ud af de økonomiske rammer, der er til rådighed for jernbaneområdet. Der tales endda om "have god tid".

Når det betænkes, at ministeren lynhurtigt fandt en halv mia kr. på budgettet til en aldeles overflødig udvidelse af Herning-Vejle-motorvejen fra to til fire spor - og som højst berører 8-10.000 daglige bilister - kan man jo ikke andet end undre sig over, at en soleklar forbedring af jernbanetrafikken med stor betydning for alle togrejsende, ikke kan gennemføres uden det vante fodslæberi og udsættelse på udsættelse.

NOAH-trafik anerkender at der kan være fornuft i at privatbanerne overføres til de nye regioner, og evt. også nogle af de mindre sidebaner, der i dag drives af DSB. På flg. betingelser:

- at den service, der er til rådighed for de rejsende, minimum ligger på dagens niveau;
- at der ikke sker takstforhøjelser i forbindelse med overdragelsen;
- at banerne ikke bruges som et besparelsesobjekt, der indgår som en brik i årlige budgetforhandlinger;
- at de ikke sendes i udbud eller privatiseres;
- at DSB bevarer ejerskabet til banerne;
- at Banedanmark beholder ejerskabet til infrastrukturen samt fortsat tager sig af vedligehold og nyanlæg;
- at regionsrådene gives 10-årige forløb til planlægning, investering og driftsdispositioner.

Med den opbygning regeringen har givet baneområdet, kan der ikke forventes noget større pres fra nogen offentlig instans for at få udbygget banesystemerne. Trafikstyrelsen, der skal tage sig af jernbaner og havne, har ikke tilnærmelsesvis den magt, som Vejdirektoratet har sammen med Trafikministeriets vejfolk. For Trafikministeriet er DSB en entreprenør på linie med Ariva, og DSB er i dag ikke en udfarende kraft til at kræve større forbedringer af jernbanen, mens Banedanmark har nok at gøre med at få udført arbejdet med vedligeholdelse af banenettet, og i øvrigt overleve private entreprenørers angreb på "kemydelserne". Den udfarende kraft findes derfor alene på vejsiden.

### **Trafikplaner**

Planerne skal

- opstille politiske, økonomiske og miljømæssige målsætninger for hvordan den regionale /kommunale kollektive trafik kan løse sine transportmæssige forpligtelser
- beskrive de fremtidige projekter vedr. infrastrukturen
- indeholde tidsrammer og reduktionsmål for hvordan trafikens miljømæssige belastninger kan nedbringes og hvordan Kyoto-aftalens forpligtelser kan gennemføres ved hjælp af trafikpolitikken
- indeholde reduktionsmål for de enkelte regioner, kommuner og trafikformer samt hvilke konkrete redskaber, der skal tages i brug i den kommende 4-års periode.

Vi finder det problematisk hvis en kommune/region kun kan deltage i ét trafikselskab i og med at mange kommuner grænser op til kommuner i naboregionen, og derfor vil have brug for at kunne deltage i aktiviteter, der rækker ud over kommune- eller regionsgrænsen. Når det kan lade sig gøre i Sønderjylland, skal denne mulighed naturligvis også gælde i andre regioner, der grænser op til relevante pendlerområde fx mellem Vejle og Århus, der er en del af det samme pendlerområde.

### **Brugerdemokrati**

Det er positivt, at der etableres repræsentantskaber - når blot disse ikke befolkes af håndplukkede politikere ("borgmesterklubber"). Dem har der været nok af. Skal det nærdemokrati, der skrives så meget om i rapporten fra Strukturkommissionen, fremmes, skal der i repræsentantskaberne og i de udvalg, der forbereder oprettelsen af de regionale trafik-selskaber og -råd, være plads til pendlere, skoleungdom, ældre, erhvervslivet og andre relevante brugere. Ikke som pynt, men sikret en reel indflydelse.

### **Økonomi**

Økonomien og de varslede "rationaliseringer" vil blive afgørende for hvilken kollektiv trafik vi vil få efter kommunalreformen. Dels fordi kommunerne, der skal yde det største bidrag til den kollektive trafik, vil lade tilskuddet hertil indgå i de årlige budgetforhandlinger, og vil kunne mindske resp. øge tilskuddet til den kollektive trafik efter forgodtbefindende.

Hvilken garanti har brugerne af den kollektive trafik og de ansatte for at den aktivitet man iværksætter det ene år, også vil kunne fortsætte det næste år? Resultatet kan blive at den kollektive trafik må friste en meget usikker tilværelse, og at regeringens forslag reelt indebærer en risiko for at den kollektive trafik fremover kommer til at operere under ringere vilkår, end det er tilfældet i dag.

Takket være en stram økonomi, skal de forskellige områder indenfor den kollektive trafik, kæmpe hårdt for at få del i de knappe ressourcer. Det er naturligvis uacceptabelt. Men da nu midlerne er sparsomme, og man kan se frem til, at der vil blive allokert endnu færre midler til den kollektive trafik, så skal der prioriteres benhårdt hvad pengene skal bruges til.

Her må "kernedydelsen" - transporten - have absolut første prioritet, mens administration, honorarer til "trafikplanlæggere", "konsulenter" samt bestyrelsesmedlemmer i de regionale trafikselskaber, holdes på et meget lavt niveau. Eksempelvis brugte HUR næsten halvdelen af sit budget til "administration".

Udsagnet om at "forslaget indebærer at den kommunale indflydelse på det faktiske service-niveau øges væsentligt mange steder i landet", må imødeses med en vis portion skepsis. For vel lyder det umiddelbart positivt, når der i bemærkningerne til lovforslaget hedder: "*Ved at flytte størstedelen af finansieringsansvaret for bustrafikken tættere på brugerne, opnås en mere præcis dimensionering og målretning af serviceniveauet til de faktiske passager-behov, og dermed en mere effektiv udnyttelse af de midler, der stilles til rådighed for den lokale og regionale busbetjening*".

Men i praksis kan "en mere præcis dimensionering og målretning" bruges som begrundelse for at beskære bustrafikken yderligere, og "en mere effektiv udnyttelse af de midler" er planlæggernes måde at sige, at de tynde afgangse skal skæres væk og at kun ture, der kan leve op til de barske cost-benefit analyser, vil overleve.

Det er urimeligt, at amternes og kommunernes bestandige reduktion af bidraget til den kollektive trafik, skal gøre det billigere at tage bilen, end at benytte tog og bus. NOAH-trafik finder, at de miljømæssige målsætninger, der i tidens løb er opstillet mht. reduktion af forureningen og overførsel af passagerer fra biler til busser og tog, direkte underløbes af den udbredte spareiver i især kommunerne.

I lyset af at mange folketings- og lokale politikere allerede nu har stillet borgerne skattelettelser i udsigt (for at få kommunalreformen glider lettere ned), er det derfor svært at nære tiltro til at betalingsvilligheden vil være større under den nye struktur.

I forvejen er det jo ikke imponerende hvad regionerne modtager i støtte til den kollektive trafik, nemlig sølle 1.2 mia kr. Især ikke når det betænkes, at midt i 70'erne modtog HT 1% af regionens indkomst- grundlag. I dag er det nede på 0,38%, det betyder at selvom indkomstgrundlaget er steget siden midten af 70'erne, så har HT reelt langt mindre at gøre godt med. Samtidig er passagerernes egenbetaling sat kraftigt i vejret - i modsætning til de fleste europæiske lande - og at den service, der ydes på mange måder er blevet forringet. Hvis tilskuddet skulle have været af samme relative størrelse som i 70'erne, skulle HT i dag have en årlig støtte på 2,5 mia kr., men får kun ca. 900 mio kr.

For yderligere at sætte regeringens vilje til at anvende hvad der er fornødent på den kollektive trafik i relief, er det værd at erindre, at 1. januar 2004 forsvandt takstnedsættelses-tilskuddet på 300 mio kr. hvilket gav anledning til betydelige takststigninger. Og at amternes "underskud" på 300 mio kr. (medio juni 2004) ikke udløste flere penge fra staten, men blot et lån til HUR på 240 mio kr.!

For at føje spot til skade er der fremsat forslag om at myldretidsrejsende skal betale en højere takst for at passere visse flaskehalse fx Roskilde-København. Dét ville ministeriet aldrig turde byde de kære bilister. Forslaget skal ses i relation til regeringens udtalte modvilje mod at indføre kørselsafgifter i vejtrafikken.

I 2001 vedtoges et Asfaltforlig, om anlæg af en række komplet overflødige og ufinansierede motorvejsprojekter, der vil have en stensikker virkning: endnu flere biler vil blive pumpet ind i byernes tilstoppede gader, endnu flere ulykker og endnu mere forurening.

"Kostbart motorvejsminut" var overskriften i Politiken d. 8.10. 2003, og handlede om en kommende motorvej til Frederikssund, som Trafikministeriet, Vejdirektoratet og HUR vil bygge. HUR har erkendt, at anlægget, der koster 2,4 mia kr., kun vil "forbedre mobiliteten med godt 1 minut".

I 1998 udgjorde Vejdirektoratets anlægsudgifter til nye statsveje 757 mio kr. I 2003 var tallet steget til 1.025 mia kr., og forventes at passere 1,4 mia kr. i 2005.

Eneste større bevilling til nyanlæg indenfor jernbanetrafikken har været Ringbanen samt det håbløse projekt "S-tog til Roskilde", der blev skrottet i tide bl.a. fordi det ikke ville give den ønskede udvidelse af kapaciteten.

Opgørelsen af at kommunernes overtagelse af disse opgaver samlet set at indebære et merudgiftsbehov for den primærkommunale sektor på ca. 956 mio. kr. årligt, hvilket naturligvis er helt ude af trit med hvad der reelt er brug for.

De økonomiske forhold for den kollektive trafik i regionerne er så anspændt, og lovforslaget stiller ingen forbedringer i udsigt. Det er derfor ikke acceptabelt, hvis et evt. overskud i de regionale baner skal føres tilbage til staten med henblik på at mindske statstilskuddet. Er der et overskud, skal det naturligvis forblive i den pågældende bane og bruges til at iværksætte nye aktiviteter, tekniske forbedringer el. lign.

### **Bustrafik**

Med indførelsen af A-busserne skete der en kraftig forringelse i HT-området. Det, der blev udråbt til at skulle være en kvalitetsforbedring, har vist sig at være det modsatte. Selv rejser over relativt korte afstande fx Østerbro-Sundbyøster (8 km og som tidligere kunne klares på 20 min) varer nu dobbelt så længe. Og hvor man før kunne rejse uden skift, indbefatter mange rejser i dag 1-2 skift. Hertil kommer takststigninger.

HUR blev aldrig det koordinerende og ekspanderende planlægningsorgan, der skulle varetage *hele* regionens interesser. Alt for ofte har det været bilistinteresser og de nedskæringsivrige politikere, der satte dagsordenen med ønsket om at bygge motorveje, og i øvrigt slippe billigst muligt om ved forpligtelsen til at sørge for en velfungerende kollektiv trafik. NOAH-trafik dokumenterer på [www.trafikbogen.dk](http://www.trafikbogen.dk) hvor store nedskæringer, der er sket i bustrafikken i HUR-perioden, sammenlignet med hvad der var til rådighed for 15 år siden.

Mht. fjernbusser mener vi ikke, at de skal kunne indgå i et konkurrenceforhold til togtrafikken, højst som tilbringertrafik til IC-tog på visse ruter fx Ringkøbing-Vejle, Tønder-Kolding, Fåborg-Odense og lign. Fjernbusser må ikke krydse Store Bæltsforbindelsen, Kattegat eller Langelandsbæltet når bortses fra de ruter, der er beskrevet i lovforslaget.

Det vil være spild af ressourcer at give tilladelse til at drive fjernbuskørsel, hvis ikke der er et konkret behov. Kun når DSB eller regionsbanerne ikke er i stand til at løse opgaven tilfredsstillende, bør der gives tilladelse til at drive fjernbuskørsel. Vi finder det kritisabelt hvis ikke offentlige myndigheder kan få forlænget tilladelsen at drive fjernbuskørsel, når de udløber. Kritisabelt fordi offentlige myndigheder ikke må stilles dårligere end private operatører når det gælder persontransport, og det er det, der her lægges op til.

### **Vandbusser**

Vandbusserne kunne være et værdifuldt supplement til trafikken i København. Når det ikke er sket skyldes det bl.a.

- at der er for få afgange;
- at sejlturen varer for længe;
- at sejlrutene ikke har forbindelse til "oplande" med et stort passagerpotentiale;
- at den ikke er integreret med de øvrige trafikmidler;
- at HUR ikke har kunnet blive enig med sig selv om vandbussen skulle være til sigtseeing eller til hverdagsbrug.

Hertil kommer at såvel vandbussens konstruktion som udformning af anløbsbroerne har medvirket til at give unødvendig lang liggetid samt meget store miljøbelastninger.

Disse problemer er ikke af ny dato, men har været fremført flere gange siden vandbusserne blev sat i drift i 1999. Selv om HUR betyder, "at man har gjort sig lignende overvejelser", så er der intet sket, og det ser heller ikke ud til at hverken HUR eller operatøren (Arriva) er til sinds, at gøre noget for at forbedre forholdene.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt blot at skrive en kontrakt for 5 år ad gangen, der skal også stilles krav til frekvens, rutevalg, koordination med andre transportmidler og at operatøren viser miljøhensyn.

### **Takster**

I Ikast har det været gratis at køre med bus i ti år. Her kan de lokale politikere ikke se logikken i at bruge 100.000 kr. til administration, og kræve betaling for de 245.000 køreture, som kommunens borgere foretager hvert år. Det er nemlig kun 5% af passagererne der reelt betaler billetten, resten er skoleelever, pensionister og lign., der får tilskud til turen. Udgifterne er med andre ord større end indtægterne.

For at forstå hvorfor gratis busser er den billigste måde at drive kollektiv trafik på, skal man som udgangspunkt acceptere, at kollektiv trafik giver underskud, og at de ikke vil koste ekstra. Tværtimod kan de medvirke til at gøre udgifter mindre, idet mange bilister vil stige om. Det sparer på udgifter til veje og p-pladser, oprydning efter bilmens miljøbelastning samt færre trafikulykker.

Det er imidlertid ikke kun de mindre kommuner, der vil få gavn af at gøre det gratis at køre med bus. Også de større byer, hvor der er en voldsom rift om det begrænsede gadeareal, bør indføre ordningen for at begrænse biltrafikken.

Er dette for avanceret, så skal udformningen af den fremtidige takstpolitik minimum fastsættes ud fra flg. elementer:

- takstfastsættelsen fastsættes ud fra gældende løn- og prisniveau;
- taksterne ikke må stige i gennemsnit ikke mere end pris- og lønudviklingen;
- brug af sociale rabatter (mimrekort til alle på overførselsindkomst, også kontanthjælpsmodtagere og ledige), samt familierabatter;
- afstande (jo flere km, desto billigere bliver det);
- zoneinddeling
- kommune- og regionsgrænser (det må ikke koste ekstra at rejse ind til naboregionen);
- pendleroplade
- landsdækkende ensartede billetsystemer, rabatordninger mv. og med deltagelse af alle trafikoperatører;
- takststrukturen baseres på grundige analyser af hvorvidt den kan medvirke til at nå de opstillede miljømålsætning om reduktion af drivhusgasser og luftskadelige stoffer samt fremme en mere sikker trafik. Det vil udligne de ekstraudgifter, der vil være forbundet med at skulle indsætte flere busser.

Et takstloft er principielt en god ide, men hvis ikke der følger midler med til at holde takststigningerne nede hos de operatører der fremover vil være enerådende, er det ikke svært at forudse, at der i værste fald kan ske massive nedskæringer i busdriften for at dække omkostningerne.

Det har vist sig at være problematisk at lade HUR suverænt fastsætte takstniveauet i hovedstadsområdet. Som bekendt har DSB flere gange gjort opmærksom på at takstniveauet var alt for højt, at det medvirkede til at gøre kollektiv trafik unødvendig dyr, hvilket resulterede i at passagererne forsvandt. DSB har da også søgt at omgå de høje takster bl.a. ved at fjerne nattillægget på Kystbanen.

Når nu ikke busser bliver gratis at benytte, så må man jo hilse Rejsekortet velkommen. Dels pga. den forenkling, kortet tilbyder, men også fordi kortet kan befri chaufførerne for billettingen. Dermed afkortes holdetiden ved stoppestederne, og det giver kortere rejsetid.

Vi må dog tage kraftigt afstand fra planerne om at bruge rejsekortet til at opkræve højere takster i myldretiden og/eller på særligt belastede strækninger. alene fordi man aldrig ville turde byde bilisterne noget tilsvarende.

### **Udbudskørsel**

I dag sidder få selskaber på al bustrafik, og de tidligere offentlige monopoler er blevet afløst af at 3-4 private operatører. Var det det meningen? Konkurrence i liberalistisk forstand, er der ikke meget af.

Med nye og større regioner, bliver det mere attraktivt for de største operatører at gå ind i bustrafikken, mens de små operatører ikke har en chance. Det bekræftes af Handel, Transport og Service, der til Arbejderen 29.0.1. udtaler *"at man har store forventninger til at kommunalreformen vil betyde et sandt udliciteringsboom...private firmaer har fået en gevaldig håndsækning fra Strukturkommissionen, der i sin rapport lægger op til mest mulig samarbejde mellem det offentlige og det private"*.

Hos ISS forventer Lars Søndergård *"at de større og mere professionelle regioner vil give bedre grobund for koncerner som ISS"*. Det hele bekræftes i maj af Venstres Jens Rohde: *"Større kommuner og regioner betyder større markeder, og større markeder betyder større profit til private virksomheder"*.

Det vil være glædeligt, hvis der ikke indsættes krav om at ét af landets bedste offentligt ejede busselskaber, Århus Sporveje, skal sendes i udbud. Sker det, vil århusianerne kunne se frem til dyrere og dårligere bustransport. NOAH-trafik anbefaler derfor at de største kommuner får friere hænder til at drive eget busselskab – hvis de overopfylder minimumskravene. Der må være områder, hvor markedskræfterne holdes borte!

Indenrigsministeren bidrog dog selv i Folketinget til usikkerheden hvorvidt kommunerne selv kan afgøre om de må drive kommunale busselskaber. Hertil svarede ministeren: *"For så vidt angår kommunernes drift af busselskaber, kan jeg...oplyse, at der oprettes trafik-selskaber, der får det samlede ansvar for lokal og regional busdrift. Det indebærer, at kommunerne ikke vil have mulighed for i kommunalt regi, herunder i et kommunalt busselskab, at varetage opgaver vedrørende offentlig service trafik".*

Uanset hvilken operatør der tager sig af trafikken på en hvilken som helst rute, så skal det sikres at vedkommende ikke bryder samarbejdet om takster, billetter, rabatter med de øvrige selskaber/aktører. Engelske tilstande skal for enhver pris undgås. Med Arriva *in mente*, må private operatører – så længe de stadig kører i den kollektive trafik - holdes i meget stramme tøjler.

Mht. offentlig servicetrafik, så er det betegnende for den servilitet, der i disse år har ramt de politiske beslutningstagere, at man mener, at samfundet kun skal tage sig af den bustrafik, der ikke er rentabel, mens private operatører overlades overskudsgivende kollektiv trafik.

I det omfang den kollektive trafik sendes i udbud, hvad vi fraråder, bør Danmark i EU arbejde for en forhøjelse af udbudskontrakternes tærskelværdi så denne kommer til at ligge langt over 499.000 €, for at undgå de udbudsrunder, der i de senere år har været en plage for små færgereheder.

Endelig finder vi det angribeligt hvis offentlige transportvirksomheder ikke må kryds-subsidiere så overskuddet fra én aktivitet ikke må bruges til at dække en tabsgivende aktivitet. Sådanne regler opstilles ikke for private transportaktører. I 2003 havde Maersk Air (iflg. Reuters d. 20. marts) et underskud på 622 mio kr., der blev dækket ved kapitaltilførsel fra moderkoncernen.

### **Miljø**

Den service, som den kollektive trafik yder i dag, vil med nærværende lovforslag blive dyrere og dårligere, og vil gøre det endnu vanskeligere at opfylde de reduktionsmål, Danmark internationalt har forpligtiget sig til i Kyoto-aftalen.

NOAH-trafik finder det problematisk, at ministeriet i bemærkningerne til lovforslaget bagatelliserer de miljøvenlige trafikmidlers potentiale for at forbedre miljøet. Således fastholdes illusionen om at en reduktion i biltrafikken ikke vil få nogen større effekt på miljøforholdene, hvilket vitterligt er noget vås.

Der findes talrige beviser på at når der tilvejebringes et troværdigt, præcist og komfortabelt kollektivt trafiktilbud, da vælger mange bilister også at stige om. Eksempel: da Kystbanen blev forlænget til lufthavnen gav det en passagertilvækst på op til 10.000 passagerer om ugen, primært ex-bilister.

### **Alternativer**

Der er brug for flere tele- og servicebusser, og for at udvikle nye former for persontransport, især i tyndtbefolkede områder og/eller i de tynde timer. Det kan fx være en "Totalbus" som det kendes fra Ravnsborg kommune, eller det kan være den tyrkiske dolmus, der er en minibus, der kører ad nogenlunde faste ruter når den er fyldt op. I Holstebro har bybus-taxaer været en succes, mens man i fx Holland har haft god nytte af borgerbusser i mindre bysamfund.

Bustransporten med særlige passagergrupper (patienter, skolebørn mv.) udvides. Nedlæggelsen af amterne må formodes at reducere antallet af sygehuse, og det vil indebære at flere patienter får brug for at skulle transporteres over længere afstande. Mht. skolebuskørsel så medtager skolebusserne også andre passagerer end skolesøgende børn og unge, nemlig pendler der bor i landområder. De mister deres transportmuligheder når skolebusserne holder ferie.

I stedet for at indsnævre mulighederne for at tilvejebringe den bedst mulige kollektive transport, som nærværende forslag lægger op til fordi det introduceres et sogneperspektiv, der ikke hører hjemme i det 21. århundrede til, skal man gå den modsatte vej og lade sig inspirere af bedste fra alle trafiksselskaber, kloden rundt. Her kan der hentes mange gode ideer til en bedre kollektiv trafik - også i lande, vi normalt ikke sammenligner os med.



### **Forslag til Lov om ændring af lov om offentlige veje**

Frem til årsskiftet 1997/98 var det omkostningsfrit for amterne, at stille krav om nye veje, det var jo staten, der betalte. For at lægge en dæmper på begæret, overførtes 3.000 af de daværende stats- veje til amterne. Nu blev de regionale veje bragt nærmere befolkningen således at enhver kunne se, hvad det kostede at anlægge og vedligeholde vejene. Det blev også lettere at vurdere investeringer i veje, i forhold til andre samfundsinvesteringer.

Resultatet viste sig hurtigt: amterne blev mere tilbageholdende med udvidelser og færre nye veje blev anlagt. De tidligere så skingre krav om at staten skulle betale for denne eller hin vej, stilnede af. I det mindste for en periode.

De første protester kom fra FDM og Dansk Vejforening, der på vegne af vejlobbyen var utilfredse med "at investeringer i veje nu skulle konkurrere med højtråbende børnefamiliers krav om institutioner og kravet om at afskaffe hospitalernes ventelister".

Efterhånden blandede medieme og politikere sig i koret. "Vore veje forfalder", "bilisterne holder i kø, det går ud over erhvervslivet/miljøet" osv. Den 3.5.01. skrev Frederiksborg Amtsavis "at amtet aldrig har bedt om at få overdraget det økonomiske ansvar for Krp. Frederiksbro over Roskilde fjord". Derved "glemte" avisen, at staten og Amtsrådsforeningen havde indgået en aftale om at amterne - der jo ofte klagede over, at de ikke havde nok at lave - ikke alene fik ansvaret for ca. 3.000 km statsveje, men også fremover selv skulle klare vedligehold og nyanlæg, og at aftalen gjaldt for veje, der ikke havde national og/eller grænseoverskridende betydning. For at lette overgangen, fik amterne endda en stor pose penge af staten.

Det kom derfor som en slem overraskelse for amterne, da det gik op for dem, at staten tog aftalen alvorligt og ikke længere ville finansiere veje udenfor statsvejnettet. End ikke da fem amter forsøgte at få staten til at betale for en udbygning af rute 11 til motortrafikvej, havde de held med sig, men blev afvist med at vejen var en regional forbindelse.

Med regeringsskiftet i 2001 og især med den kommunalreform, der er sendt i høring, ser det nu ud til, at de mange protester omsider bærer frugt idet knap 2.000 km amtsveje føres tilbage til staten. I praksis vil det betyde 1) at Vejdirektoratet får mere magt til at komme med forslag til nye/bredere veje rundt om i landet, 2) at flere statsveje åbner en ladeport af krav, der ikke skal konkurrere med andre lokale opgaver, 3) at Folketinget vil komme under stort pres for at bevilge penge til flere veje, og 4) at flere statsveje fremmer økonomisk uansvarlighed, kassetækning samt styrker vejlobbyen.

Glæden hos Dansk Vejforening er da heller ikke til at tage fejl af. I en pressemeddelelse fra d. 29.04. i år hedder det: "*Vi kan kun være tilfreds med dette udspil, idet det overordnet set svarer til foreningens høringssvar... Fremtidens vejtrafik vil stille stigende krav til vejmyndighedernes planlægning, administration og ressourcer. Derfor er en samling af vejene på kun to administrative niveauer den mest effektive måde at rationalisere på. Til gengæld betyder ændringen også, at mange af kommunerne på vejområdet skal op i et helt andet gear end i dag. Det bør være slut med en uigennemsigtig kommunal vejadministration, hvor vejstandarder og ressourceforbruget kan svinge voldsomt fra kommune til kommune. De skal desuden...vænne sig til at indgå i samarbejder med private virksomheder om drift af vejene. Der vil også i stigende grad være behov for at anlægge en flerårig horisont for både drift af vejene og trafikviklingen. Derfor er det glædeligt at der i regeringens udspil lægges op til en styrkelse af koordineringen på landsplan mellem vejmyndighederne. Denne koordinering bør benyttes til at ruste kommunerne bedst muligt til de nye opgaver og til at sikre, at den ekspertise der i dag findes i amterne, ikke går tabt. Den koordinerende funktion bør også benyttes til at stille minimumskrav til kommunernes forvaltning af den nye og større vejopgave*".

Der tilrettelægges nu et statsfinansieret tag-selv-bord for Vejdirektoratet, der har skuffeplaner liggende klar for mange af de veje, der overgår fra amterne til staten. Veje, der i flere tilfælde skal udbygges til højklassede veje eller til motortrafikveje.

Den opsplitning af de regionale vejstrækninger mellem flere kommuner, forslaget lægger op til, kan kun give en dårlig sammenhæng i vejnettet. Nok får kommunalbestyrelserne pligt til at høre Vejdirektoratet inden et nyt vejanlæg optages på de kommunale vejplaner - men kun hvis det pågældende anlæg berører et bestående eller en planlagt hovedlandevej. Ellers kan man bare bygge løs!

Det forekommer ligeledes at være uigennemtænkt, at lovforslaget ikke fastsætter hvem, der skal mægle i konflikter mellem kommuner der ikke kan blive enige om udbygning, vedligeholdelsesstandard og -takt for veje, der bærer regional trafik.

Endelig er der en risiko for at de faglige kompetencer, der er blevet opbygget i de amtslige vejforvaltninger, kan gå tabt når de bliver spredt til langt mindre kommunale vejvæsener.

Vi finder derfor, at det er en dårlig ide at overføre de mange veje til staten, erfaringsmæssigt vil det åbne op for krav om unødvendige udbygninger af disse veje. Lokale politikere og lobbyinteresser kan nu - uden økonomisk ansvar - presse staten til disse investeringer. Popularitetshungrende politikere kan frit kræve nye veje til lige netop deres valgkreds.

Danmark har ét af verdens mest udbyggede vejsystemer, set i forhold til trafikmængden. Udbygges vejnettet yderligere, vil det være miljømæssigt og økonomisk uansvarligt. NOAH-trafik finder derfor ikke, at man skal lave en opgavefordeling, der opfordrer til at fremkomme med store milliardkrav til nye veje. Hvad der i stedet er brug for er, at man vedligeholder de eksisterende veje - og ellers stopper med alt vejbyggeri. Veje har vi nok af, problemet er de mange biler.

Da de fleste veje kun har regional betydning, vil der være mere fornuft i at alle veje blev overtaget af et antal regioner, der er direkte valgt og skatteudskrivende.

For effektivt at modvirke pres for at få bygget flere miljøskadelige veje må Folketinget sætte en prop i statskassen og ophøre med at støtte anlæg af nye veje. Kun derved kan dette vej-cirkus stoppe, og kun derved kan man såvel lokalt som på landsplan planlægge en bæredygtig trafikal fremtid ved investeringer i miljøvenlig kollektiv trafik samt cykeltrafik.

Regeringens oplæg til en ny struktur indebærer på vejområdet at amternes 10.000 km veje fordeles med 8.000 km til kommunerne og resten til staten. I forbindelse hermed vil kommunerne modtage økonomisk kompensation beregnet i forhold til omfanget af det vejnet.

Iflg. aftalen skal der indgå en særlig pulje på 1 mia kr. til sikkerhed og bedre kapacitet. Men da denne pulje også kan bruges til statslig medfinansiering af lokale og regionale projekter på det *nuværende kommunale og amtskommunale vejnet*, hvor der er tale om væsentligt sammenfald af statslige og regionale interesser - og dén øvelse bliver ikke svær for en fantasifuld vejbygningsingeniør - må man spørge sig selv, hvor meget der så vil blive til sikkerheden.

Udsagnet om at de nye kommuner kan få puljemidler fra staten til fremtidige kommunale vejnet, er ingen garanti for at pengene vil blive brugt til trafiksikkerhed.

Udsagnet om at regeringen ikke, som led i strukturreformen, har planer om at oprette nye puljer for at kunne medfinansiere kommunale vejprojekter, giver grund til en vis skepsis. Planer kan jo hurtigt ændre sig, så... ?

Da regeringen ikke sender penge med ordningen, vil det i reelt set betyde, at kommunerne - bortset fra de største - ikke vil have mulighed for at anlægge nye veje - medmindre staten træder til. Sker det, er vi atter tilbage til tiden før vejreformen. Hvem kan da undre sig over, at KL støtter forslaget om at overføre en række vejstrækninger til kommunerne?

For nogle af de veje, der skal overføres fra staten til kommunerne, har der i flere været planer om at udbygge dem til højklasede veje eller til egentlige motortrafikveje. Det drejer sig om flg.:

- Rute 11 - grænsen/Tønder-Aalborg
- Rute 13 - Vejle-Viborg-Støvring
- Rute 14 - Roskilde-Ringsted-Næstved
- Rute 16 - Grenaa-Randers-Viborg-Holstebro-Ringkøbing
- Rute 21 - Ebeltoft-Randers
- Rute 22 - Vordingborg-Næstved-Slagelse-Kalundborg
- Rute 72 - Skødstrup-Lygten (Molsmotorvejen)
- Rute 363 - Vejle-Grindsted
- Rute 452 - Hjørring-Frederikshavn
- Rute 614 - Næstved-Rønnede
- Rute 617 - Næstved-Bårse
- Rute 704 - Nyborg-Bøjden

NOAH-trafik finder det beskæmmende, at når nu kommunalreformen ændrer på opgavefordelingen mellem stat, amter og kommuner, at man så indlader indtænkningen af mere miljøvenlige tiltag som fx trafiksanering i byerne, kørselsrestriktioner med stærkt forurenende/tunge køretøjer, miljøzoner, bompengge eller road pricing, fart- og støjbegrænsninger i boligområder mv. Ligeledes burde der være set på hvordan borgernes indflydelse samt kommunalbestyrelsernes muligheder mht. trafiksanering kan styrkes. Dette indebærer, logisk nok, en tilsvarende svækkelse af færdselspolitiets næsten-veto over initiativer, der omhandler trafikikkerhed og miljøforhold.

Afskaffelsen af amterne er ydermere uheldig fordi det vanskeliggør at der sker en samdrift af veje, der i fremtiden skal afgiftsbelægges, det ansvar kan man ikke dele på flere aktører.

Nok vil prioriteringer og planlægning mellem vejtrafikken og den kollektive trafik samt den overordnede nationale og interregionale planlægning, fortsat blive varetaget af staten. Men hvad angår den regionale trafik, kommer kommuneplanerne til at sætte rammerne for prioriteringen mellem vejtrafik og kollektiv trafik, og her vil fraværet af koordination og helhed i planlægningen hurtigt vise at kunne blive katastrofal.

### Trafikkerhed

Også trafikikkerhedsarbejdet vil blive forringet når de faglige miljøer i amterne opløses og fordeles drypvis i kommunerne. Her vil kun de allerstørste kunne magte opgaven. Da de nye vejbestyrelser ikke er pålagt et ansvar for at videreføre det trafikikkerhedsarbejde, de overtager fra amterne, er der risiko for at opgaven ikke vil blive løst tilfredsstillende.

Ganske vist hævder trafikministeren i "5 spørgsmål/svar vedr. ny struktur på vejområdet", at en nedlæggelse af amternes trafikikkerhedsfunktioner, og at en overførsel deraf til de nye og større kommuner, vil øge kompetencerne i de kommunale forvaltninger".

Hvad ministeren ikke fortæller, er, hvordan det faglige miljø i amterne, der tidligere varetog opgaven, og som dog var en vis størrelse og dækkede forskellige fagområder, vil kunne klare arbejdet når dette faglige miljø spredes ud over regionens kommuner? Det kræver ikke megen fantasi at indleve sig i hvad en atomisering af et fagligt miljø, vil komme til at betyde for det pågældende område. De fleste kommuner vil næppe være i stand til at hyre mere end 1-2 af de tidligere amtsansatte.

Der skal derfor oprettes en national og regionale sikkerhedsgrupper (med deltagelse af alle trafikantgrupper) til at tage sig af trafiksikkerheden. Den nationale trafiksikkerhedsgruppe placeres i Vejdirektoratets afløser, Direktoratet for bæredygtig transport.

### Miljøpåvirkninger

Traditionen tro anføres det "at forslaget ikke har miljømæssige konsekvenser", hvilket selvfølgelig er ukorrekt. Enhver vejudvidelse, ethvert nyanlæg øger kapaciteten – og tiltrækker flere bilister!

Uanset at nærværende lovforslag søger at fremstå som om det udelukkende er tale om en administrativ reform, så viser ovennævnte pressemeddelelse fra Dansk Vejforening, hvad der er i vente: mere vejbyggeri, mere trafik og forurening, og flere trafikulykker.

Statsministeriet udsendte d 26.2. 1993 cirkulære nr. 31, der introducerede miljøvurdering på statsligt niveau. Ifølge cirkulæret skal der foretages og dokumenteres en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af regeringsforslag og andre lovforslag, hvis de forventes at have *signifikante* konsekvenser for miljøet, hvilket lovforslaget nok må siges at have.

Miljøvurderingen, som en integreret del af planlægningen, skal sikre at planlægningen forener de samfundsmæssige interesser med anvendelsen af landets areal, og medvirker til at beskytte natur og miljø i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelse af dyre- og plantelivet.

Iflg. Miljøbeskyttelsesloven skal der ske

- forebyggelse og bekæmpelse af forurening af luft, vand, jord, undergrund, vibrationer og støj;
- en begrænset anvendelse og spild af råstoffer;
- en fremme af renere teknologi.

På samme måde som en kemiproducent skal kunne dokumentere, at hans produkter ikke skader mennesker og miljø, så påhviler der den, der anlægger en vej, eller udvider en eksisterende en bevisbyrde for at vejanlægget harmonerer med omgivelserne. NOAH-trafik skal derfor anmode Trafikministeriet om at dokumentere, at den ændrede opgavefordeling på vejområdet *ikke* giver anledning til negative påvirkninger af miljøet.

### Færger

Gøres det til en frivillig sag for de relevante kommuner hvorvidt de vil påtage sig ansvaret for at besejle de øer, der ligger indenfor deres geografiske område, kan lovforslaget - i værste fald - blive en erhvervsmæssige og økonomisk øretæve for mange af øerne, især de helt små.

Det er yderst kritisabelt, for hvis ikke de relevante kommuner skal have pålæg om at opretholde færgedriften, hvem så? Skal den bosætning, der i dag findes på øerne, kunne fastholdes, må det gøres mere attraktivt, at slå sig ned på øerne. Det sker dog ikke ved at rejse tvivl om de fremtidige besejlingsforhold.

I dag drives en del færgeruter som samdrift mellem amtet og den/de pågældende kommuner. Når amterne nedlægges, er det iflg. lovforslaget meningen, at kommunerne fremover skal drive færge-ruten alene. Det vil imidlertid være en alt for stor belastning for de mindre kommuner, hvoraf en del har stor arbejdsløshed og derfor kan have svært ved at klare opgaven. Udgifterne til færgedriften vil for disse kommuner være en alt for tung byrde - også efter en sammenlægning med andre kommuner.

Skal en kommune klare ansvaret alene, vil det uvægerligt føre til forringelser i færgedriften, efterfulgt af nedgang i indbyggertallet – og så er der ikke langt til erhvervsmæssig afmatning og hvad deraf følger.

Det er derfor nødvendigt, at staten påtager sig et medansvar for at drive de mindre færgeruter, og deltager i såvel finansiering af driften, som investering i nye færges, havneanlæg mv. De mindre øers muligheder for at kunne fungere, fordrer løsninger, der klares i fællesskab.

Desuden skal der sættes en stopper for de absurde udbudsrunder af færgetrafikken til de små øer. Der er ikke nok, at der er indført et loft på 499.000 € for udbudskontrakternes tærskelværdi, det friholder kun de mindste færgeruter. I praksis holder "loftet" ikke. Læsøfærgen der i 2000 modtog et tilskud fra Nordjyllands amt på ca. 6,5 mio kr., og som inden for de senere år har investeret 100 mio kr. i en ny færge, skal alligevel sendes i udbud.

Også en rute som Tårs-Spødsbjerg risikerer at blive sendt i udbud, hvis den fremover skal have tilskud som følge af den seneste takstnedsættelsen på Store Bælt, og jvfr. jvfr. Store Bælts-aftalen.

Rent bortset fra at det er dyrt at skulle udlicitere - og uden at der er nogen som helst garanti for at passagererne får bedre færgetrafik - så demonstrer lovforslaget tydeligt hvordan regeringen ser på udkantsområderne og de mindre øer, nemlig som noget man ikke vil bekoste ret meget på.

#### Havne


Også havnenes fremtid er usikre. Ganske vist har regeringen erklæret, *"at den vil styrke havnenes stilling ved hjælp af markedsmekanismer. Det kan i realiteten betyde, at havnene skal være mere markedsorienterede og gøre det nemmere at flytte gods mellem sø og vej/bane i en mere åben konkurrence om havnetjenesteydelser...internationalt er der behov for at sikre mere fleksibel og effektiv tilgang til det internationale banenet, når Tyskland...indfører vejafgifter for lastbilkørsel"*.

Holder dette udsagn, er der tale om et markant holdningskifte i forhold til SR-regeringen, der i Trafik 2005 skriver: *"Antallet af havne er stort i forhold til det nuværende transportbehov, så der vil næppe være interesse/støtte til udvidelser og nye havne vil ikke blive godkendt med mindre der sker en markant godstilvækst i de pågældende områder"*.

Iflg. forslag til ny havnelov skal først statshavnene omdannes til aktieselskaber, siden følger de kommunale havne efter. Når havnene bliver til aktieselskaber er der mulighed for, at flere havne kan fusionere og på den måde blive "konkurrencedygtige". Havne i hver sin landsdel eller i hvert sit land, kan på den måde blive til én havn. Det gælder fx havnene i Fredericia og Nyborg, eller København og Malmø.

Vi vender os mod den tendens, der har været fremherskende i de sidste 10-20 år hvor havnene er blevet omdannet til eksklusive boligområder, kontorhuse, marinaer eller andre rekreative formål.

NOAH-trafik hilser det velkomment hvis havnene udvikler sig til egentlige transportcentre, hvor flest mulige transportformer integreres, og hvor havnene bruges til det oprindelige formål, nemlig at håndtere gods samt fremme miljørigtige transportløsninger.

Med venlig hilsen  
  
 Arne Lund  
 Langebjergvej 260A  
 3050 Humlebæk  
 tlf/fax; 49 16 22 50  
 e-post: [arlu@ofir.dk](mailto:arlu@ofir.dk)

550-00000/ (39)

Trafikministeriet  
Trafikminister Flemming Hansen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

København den 03-01-2005

J.nr.: 70-022

Mogens Wiederholt

Sendt elektronisk til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

→ BCG  
HSC  
BZ  
LWi  
PJz  
Sdsel  
DNP  
7/1

### Høringssvar om forslag til Lov om trafikskaber

Det Centrale Handicapråd, der er regeringens rådgivende udvalg på handicapområdet, har ikke modtaget ovennævnte lovforslag til høring. Rådet har derfor hentet lovforslaget på Indenrigsministeriets hjemmeside og sender hermed sine bemærkninger til lovforslaget. Samtidig med dette vil rådet bede om at få tilsendt bekendtgørelser og vejledninger, som efterfølgende udarbejdes i forbindelse med lovforslaget til høring.

Rådet har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Det bliver i lovforslagets § 1 anført, at kørslen i en region bliver varetaget af et eller flere trafikskaber, afhængigt af hvilket antal trafikskaber regionen vælger at oprette. Det fremgår endvidere af § 1, at en region kan vælge at oprette flere trafikskaber. Dette kan vise sig at blive en markant forringelse af kørselsforholdene for mennesker med handicap.

I L105 - lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan) - står der i paragraf 1 stk. 4 nr. 3, at individuel handicapkørsel skal indeholde kørsel til et tilstødende amt. Med dette lovforslag bortfalder denne mulighed for kørsel til en tilstødende region.

Som kompensation for denne forringelse er der i lovforslaget anført i paragraf 5 stk. 2, at "trafikskabets opgave omfatter også samarbejde om offentlig service-trafik, der krydser grænsen mellem to trafikskaber." Problemet heri opstår når/hvis en region opretter mere end to trafikskaber. Det er plausibelt og måske ligefrem forventeligt, at der bliver oprettet trafikskaber omkring en eller flere

af de større jyske byer. Er der mere end to trafikskaber i regionen, vil borgere med handicap i disse byer ikke kunne færdes inden for deres egen region endsige kunne besøge familie eller slægtninge i naboregionen. Dette finder Det Centrale Handicapråd stærkt bekymrende.

Der er endvidere tale om en forringelse af de eksisterende regler i forhold til transport over Storebælt. Det anføres i § 5 stk. 2, at muligheden for at krydse grænsen mellem to trafikskaber ikke gælder "for offentlige servicetrafik, der krydser grænsen til trafikskabet på Sjælland." Dette er en forringelse i forhold til den praksis, der er i dag, og i forhold til det lovgrundlag, der kommer med L105. Det Centrale Handicapråd opfordrer til, at der bliver indført en undtagelse for den individuelle handicapørsel.

Med venlig hilsen



Ulrik Kampmann  
sekretariatskoordinator



Trafikministeriet

550-00000/(47)

REGIONSRADET

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





Trafikministeriet  
Frederiksholm Kanal 27  
1220 København K

INDKOMMET

Den 6. januar 2005

17 JAN. 2005

J.nr. 4101.66 [10.18.1] SL/cag/kt

Betjentstuen

## Høring vedr. Forslag til Lov om trafikelskaber

De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) har til vores undren ikke modtaget ovennævnte lovforslag til høring. Men da lovforslaget indeholder afsnit, der har stor betydning for mennesker med handicap og deres mobilitet i samfundet, har vi gennemgået forslaget og har følgende kommentarer.

For personer med handicap er det væsentligt, at deres mobilitet i samfundet sikres. For de grupper, der ikke kan og næppe nogensinde vil kunne benytte de kollektive transporttilbud – på trods af disses stadig bedre tilgængelighed – sker dette via den individuelle handicapkørsel. Det er derfor glædeligt, at lovforslaget indtænker denne ordning.

Det er den individuelle handicapkørsel, DSI vil fokusere på i dette høringssvar.

Det er et afgørende krav for DSI, at de nye regionale trafikelskaber skal have en forpligtelse til at tilbyde offentlig servicetrafik for personer med handicap – som amterne har det i dag – på tværs af regionsgrænser og inden for de fremtidige rammer, der udstikkes i Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for og i hovedstadsområdet.

Lovforslagets formulering i § 5, stk. 2, om samarbejde mellem to trafikelskaber i den samme region – i forbindelse med offentlig servicetrafik, der krydser de to selskabers område – kan desværre tolkes således, at kun to grænser må krydses. Det er særdeles problematisk, da det vil kunne sætte stærke og urimelige restriktioner for personer med handicap og deres færden inden for og på tværs af de enkelte regionsgrænser.

DSI forventer, at denne formulering ændres, så det utvetydigt fremgår, at der skal sikres et samarbejde om at tilbyde mulighed for transport for mennesker med handicap inden for den enkelte region og i forbindelse med transport over regionsgrænsen til og i andre regioner. For det kommende sjællandske trafikelskab vil dette eksempelvis indebære, at transport på

tværs af Storebælt til og fra Fyn også bliver omfattet. Således skal det være generelt muligt at krydse regionsgrænser under denne ordning via broer, færger m.v.

Desuden skal det sikres, at personer, der er visiteret til den individuelle handicapkørsel i deres hjemregion, også kan benytte ordningen under ophold i andre regioner. Eksempelvis i forbindelse med familiebesøg, ophold i sommerhuse og andre former for ferieophold m.v.

Det skal endvidere sikres, at den transport, der i dag er omfattet af de frivillige ordninger i "tredje amt" samt de amtslige ordninger, kommer til at indgå i den nye struktur. Det skal være muligt for mennesker med funktionsnedsættelser, der er omfattet af ordningen om individuel handicapkørsel, at blive transporteret over hele landet uden problemer (evt. via inddragelse af DSB). Dette synes beklageligvis ikke sikret med lovforslaget i dets nuværende formulering.

De enkelte regioners trafikelskaber skal fastsætte serviceniveauet for den individuelle handicapkørsel. Her finder DSI det væsentligt, at fastsættelsen foretages af det enkelte selskabs bestyrelse – og at de deltagende kommuner udelukkende gennem deltagelse i bestyrelsesarbejdet kan få indflydelse på dette serviceniveau.

Serviceniveauet skal som minimum sikre, at lovens rammer udmøntes for hele regionen – og for alle landets regioner. Således sikres det, at der inden for det enkelte selskabs rammer kan fastlægges et lovligt minimumsniveau for service uafhængigt af finansieringsformer, kommunestørrelser m.v. Dette skal dog ikke forstås sådan, at den enkelte kommune udelukkes fra at tilbyde kommunens borgere med funktionsnedsættelser et højere serviceniveau på transportområdet end det, der er fastlagt af det regionale selskab.

Vedrørende principper for fastsættelse af takster, ledsageordninger m.v. i de regionale trafikelskaber, skal DSI gøre opmærksom på, at DSB's og tilsvarende ordninger i dag også gælder for en lang række udbydere af kollektiv transport, herunder også adskillige af de amtslige trafikelskaber. Disse ordninger skal bevares og udvides, så de generelt kommer til at omfatte alle former for kollektiv trafik. Dette bør gælde for transport både inden for og på tværs af de regionale grænser. Generelt er det DSI's holdning, at der under ingen omstændigheder må ske forringelser af de nuværende ordninger.

DSI skal desuden gøre opmærksom på, at vi i forbindelse med forhandlingerne af L 105 har påpeget en lang række mangler ved det fremsatte lovforslag. DSI forventer derfor, at disse kommentarer inddrages i arbejdet med såvel dette forslag som L 105.

Høringsprocessen for hele dette enorme lovarbejde er meget kort. Det tidspres, som ligger over hele processen, bekymrer DSI. Med den korte høringsfase har det været yderst vanskeligt for DSI's medlemsorganisationer at indgå i en uddybende dialog med deres medlemmer og relevante repræsentanter for derved at skabe sig et grundigt overblik over hele reformen,

mulige konsekvenser og ikke mindst mulige faldgruber. Det medfører en stor risiko for at overse væsentlige problemstillinger for mennesker med handicap i de mange lovforslag.

Vi forbeholder os derfor ret til i den kommende tid at fremkomme med supplerende synspunkter, ligesom vi også forventer at blive inddraget i de videre forhandlinger om lovforslagene og justeringen af disse.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til konsulent i tilgængelighed og hjælpemidler Carsten Graversen, tlf.nr. 3638 8514 eller e-mail: [cag@handicap.dk](mailto:cag@handicap.dk).

Med venlig hilsen



Stig Langvad  
Formand



550 - 00000 / (46)

## 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](mailto:fsr@fsr.dk) Internet: [www.fsr.dk](http://www.fsr.dk)

Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

E-mail: [trm@trm.dk](mailto: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 trafikskaber 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 trafikskaber, 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.

---oooo00000oooo---

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

Til

Indenrigs- og sundhedsminister Lars Løkke Rasmussen

Socialminister Eva Kjer Hansen

Beskæftigelsesminister Claus Hjorth Frederiksen

Undervisningsminister Ulla Tørnæs

Trafikminister Flemming Hansen

2.1.2.12-2004-2047

SK/FUJ

6. januar 2005

### Vedr. bemærkninger til forskellige udkast til lovforslag som følge af kommunalreformen.

Landsforeningen LEV har vurderet på de fremlagte 48 udkast til lovforslag på forskellige ministres områder. Af disse 48 har 26 udkast til lovforslag ikke haft relevans for landsforeningens målgruppe af mennesker med udviklingshæmning og deres pårørende. 22 udkast til lovforslag er således blevet vurderet, og der er knyttet bemærkninger til 11 udkast til lovforslag. Bemærkningerne er blevet til efter en administrativ forberedelse, et intensivt udvalgs arbejde og en demokratisk høring blandt landsforeningens 16 geografiske kredse og 19 tilsluttede foreninger.

Landsforeningens bemærkninger er delt i en generel del, der giver landsforeningens syn på kommunalreformen på tværs af de enkelte ministres områder, og en specifik del, hvor landsforeningen kommenterer de relevante udkast til lovforslag. Dertil kommer et særligt notat om VISO, der er vedlagt dette høringssvar.

Fra begyndelsen har landsforeningen været betænkelig ved en afskaffelse af et regionalt led med myndighedsansvar. Landsforeningen er usikker på, hvordan kommunerne og regionerne i den nye struktur kan opretholde tilbuddene til grupper af udviklingshæmmede med specielle og komplekse funktionsforstyrrelser og de heraf afledte specielle og komplicerede behov. Erfaringsmæssigt har de eksisterende kommuner - små som store - haft vanskeligt ved at dække behovene for landsforeningens brede målgruppe. På grund af den hidtidige opgavefordeling mellem amter og kommuner har kun få kommuner valgt at påtage sig opgaverne omkring udviklingshæmmede med de mest specialiserede behov. Derfor er det også forståeligt, at kommunernes erfaringer med disse opgaver, i dag, ikke er store. Kun praksis kan vise, om kommunerne med tiden kan løfte opgaverne i større udstrækning end de gør i dag. Det afgørende lige nu er at stille balancerede krav til kommunerne, give dem optimale betingelser for udvikling og ikke mindst give dem kvalificerede partnere.

Landsforeningen hilser det derfor velkomment, at regionerne kan fortsætte med at drive tilbuddene, som amtskommunerne i dag driver og har myndighedsansvaret for. Landsforeningen skal minde om, at indenrigs- og sundhedsministeren på regeringens vegne ved fremlæggelse af de 48 udkast til lovforslagene fremhævede, at *kommunalreformen skal ses som en fortsættelse af den glidende decentralisering, som pågår og har pågået i de seneste tre årtier.*

At være udviklingshæmmede betyder ikke, at man ikke udvikler sig. Det betyder, at man udvikler sig langsommere end andre mennesker, og at man måske ikke når så langt i sin udvikling. LEV er en interesseorganisation, der taler udviklingshæmmedes og deres pårørendes sag.

Foreninger tilsluttet LEV:  
Angelmanforeningen i Danmark.

Co-Op Chat Foreninger:  
Dansk Forening for Tuberos Sclerose  
Dansk Forening for Williams Syndrom

Danske Døvblindlødtes Forening.

Den danske CDG-forening.  
Familie-Forum.

Foreningen Handicappede Børn Uden Diagnose.

KVDS - Kulturengagerede Nordiske Udviklingshæmmedes Samvirke.

Nordisk Handicapforening.

Landsforeningen Downs Syndrom.

Landsforeningen for Fragt X Syndrom.

Landsforeningen for Kunstskeoler for Udviklingshæmmede.

Landsforeningen for Kinder Willi Syndrom.

Landsforeningen Rett Syndrom.

Foreningen for Turner Taybi Syndrom.

Landsforeningen for Sotos Syndrom.

Landsforeningen for Udviklingshæmmedes Landsforbund.

Landsforeningen Unique Danmark.

Landsforeningen, der arbejder for udviklingshæmmede med autisme.

Protector:  
Hendes Majestæt Dronning Margrethe

Kløverprivej 10B  
DK-2650 Hvidovre  
Tlf.: 36 35 96 96  
Fax: 36 35 96 97  
Email: lev@lev.dk  
www.lev.dk  
Giro: 549 0006



Det er landsforeningens opfattelse, at regeringen samtidig med at indgyde kommunerne mod til at påtage sig flere opgaver også bør opfordre kommunerne til at vise besindighed og i samarbejde med de kommende regioner planlægge en balanceret udvikling af fremtidens tilbud til mennesker med udviklingshæmning. Hurtige hjemtagninger af tilbud til kommunens driftsansvar og der af følgende underminering af det overblik, som amtskommunerne har skabt over behovene, kan kun få som resultat, at der sker en afspecialisering og faglig fragmentering af tilbuddene til udviklingshæmmede. Der vil med de forventede kommunestørrelser blive behov for regional varetagelse af tilbud, når det gælder de mest specialiserede behov. Landsforeningen finder det betænkeligt, at regionerne ikke kan fokusere brugerens behov, men kun kan fokusere på de behov, som kommunerne markerer ved deres *skøn*. Regionerne må gives en udviklingspligt, så nye tilbud kan udvikles på tværs af de enkelte kommuners fremtidige *skøn*. I sidste ende må brugerne i grænselandet mellem flere leverandører sikres valgmuligheder mellem flere tilbud, så brugerne ikke stavnsbindes. Brugere og brugernes repræsentanter skal være en del af den *samlede* fremtidige planlægning. Regeringen og Folketinget skal præcist beskrive, hvordan kommuner, regioner og brugerne skal samarbejde om den fremtidige udvikling af tilbudene.

Landsforeningen ser en række muligheder i de statslige jobcentre for at få en målrettet og systematisk indsats mod at få udviklingshæmmede i erhverv.

Der er også mange muligheder i skabelsen af en national videns- og specialrådgivningsorganisation (VISO), der kan samle viden og erfaringer på det sociale område, og kæde viden og erfaringer sammen med specialiseret udredning og specialrådgivning. Som det har indgået i de hidtidige forhandlinger med Amtsrådsforeningen i Udviklingscenter for Specialrådgivning forventer landsforeningen, at VISO bliver en selvstændig organisation uden om statslige styrelser og med sin egen bestyrelse. En faglig bestyrelse er *ikke* et tilstrækkeligt grundlag for VISOs opbygning og udvikling eller for sikring af den nødvendige brugerindflydelse. Landsforeningen mangler også, i forslaget, præcision omkring det tværsektorielle samarbejde i VISO mellem social-, undervisnings-, beskæftigelses- og sundhedsområdet. Der mangler et handlekraftigt udspil for at gøre udredningerne mere end vejledende, ligesom der også omkring den nationale organisation mangler regeringens handlekraft, når det gælder at udnytte den historiske chance for at tage skridt til etablering af handicapforskning i Danmark.

Når det gælder VISO vil landsforeningen gå så langt at sige, at VISOs muligheder for at samle og aktivere ekspertisen i Danmark omkring de specialiserede behov er en nødvendig forudsætning for, at kommunalreformen og den ændrede opgavefordeling skal få et positivt udfald for mennesker med udviklingshæmning i Danmark. Uden en klar forbedring af VISO på de nævnte områder kan landsforeningen ikke tilslutte sig reformen. (Landsforeningen skal henvise til det vedlagte notat om VISO)

Af statslige initiativer til gavn for mennesker med udviklingshæmninger savner landsforeningen en *klar* statslig forpligtelse, når det gælder en egentlig ungdomsuddannelse til unge med udviklingshæmning. Evalueringsrapporten fra december 2003 (Evalueringsinstituttet i Danmark – EVA) påpeger, at Danmark er langt bagud, når det gælder at sikre denne sidste gruppe retten til ungdomsuddannelse. Det er ikke godt nok at henvise til voksenspecialundervisningen i kommunerne. Ungdomsuddannelse skal give kompetencer, og udviklingshæmmede er kompetente, hvis de får muligheder for at blive det. Landsforeningen

skal opfordre regeringen til at benytte lejligheden til at give unge udviklingshæmmede denne mulighed. Som landsforeningen vurderer det, er der bred politisk opbakning til et sådant skridt, så hvorfor ikke tage det nu? Som en følge af førtidspensionsreformen er det ikke længere sådan, at udviklingshæmmede automatisk skal "overføres" direkte fra skole til en fuld forsørgelse gennem førtidspension i kombination med en opbevaring på et aktivitets- og samværstilbud. Ungdomsuddannelsen er en nødvendighed for at forberede unge udviklingshæmmede til en aktiv voksentilværelse.

Et sidste element, som landsforeningen generelt vil fremhæve, er spørgsmålet om *brugerindflydelsen*. Landsforeningen hilser de lovpligtige Handicapråd i kommunerne velkommen. Det opfordres til, at de gives de nødvendige kompetencer til at få afgørende indflydelse på udviklingen af tilbuddene til mennesker med handicap i kommunerne, samt ikke mindst for kommunernes håndtering af samarbejdet med regionen såvel som private leverandører. Landsforeningen ser ikke brugerindflydelse i regionerne i de fremsendte forslag. For landsforeningens målgruppe af udviklingshæmmede vil der være tale om et betragteligt antal af pladser, hvorfor der vil være behov for at fortsætte det formaliserede samarbejde mellem brugere og driftsansvarlig myndighed, som er etableret under amtskommunerne. Landsforeningen savner også et centralt statsligt udviklingsråd med brugerrepræsentation, som kan samle billedet af den nationale udvikling på tværs af de regionale udviklingsråd.

Regeringen fremlægger kommunalreformen som afsæt for nye muligheder, hvor kommunerne skal være borgernes kommuner, og regionerne skal være kommunernes regioner. Ønsket er en forbedret indsats overfor borgeren. Landsforeningen har tilladt sig at leve med i den vision, og skal hermed fremlægge sin specifikke analyse af de fremlagte udkast til lovforslag.

Indenrigsministeriets område.

#### **Forslag til Lov om forpligtende kommunale samarbejder:**

Landsforeningen skal påpege, at samarbejdet efter § 1, stk. 2, 4) litra a også bør omfatte:

Lov om social service § 12, der omhandler rådgivningstilbud til voksne med nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne. Denne rådgivning kræver en del erfaring og derfor et tilstrækkeligt underlag af borgere med udviklingshæmning.

Lov om social service § 42, der omhandler dækning af tabt arbejdsfortjeneste. Tildeling af denne ydelse forudsætter ofte en vanskelig udredning og helhedsforståelse af barnets tilstand og familiens situation. Derudover skal der gives en kompliceret rådgivning om ydelsens påvirkning af familiens livssituation mange år fremover.

Dele af Lov om social service § 52, der omhandler mulighederne for anbringelse. Når det gælder børn og unge med udviklingshæmning og deres anbringelse midlertidigt i aflastning eller permanent i døgntilbud, stilles der store krav til sagsbehandlingen ikke mindst, når det gælder en grundig udredning af barnet og en helhedsbetragtning af familiens situation. Derudover skal der findes og vurderes egne tilbud.

Sundhedsministeriets område.

**Udkast til forslag til Sundhedsloven:**

Landsforeningen hilser det velkommen, at der i udkast til forslag til sundhedsloven samles en række love på sundhedsområdet i én lov. Dette medvirker til at give et overblik på området. Landsforeningen finder dog, at det bør overvejes at videreføre formålsparagrafferne fra en række af de videreførte love i forslaget til sundhedsloven. Der kan peges på formålsparagrafferne i Lov om patienters retsstilling, i Lov om patientsikkerhed i sundhedsvæsenet og i Lov om tandpleje. Formålsparagrafferne rummer de politiske målsætninger, derfor er de vigtige.

Landsforeningen finder det meget positivt, at Lov om sterilisation og kastration bliver overført fra Justitsministeriet til Sundhedsloven. Det er vedvarende blevet påpeget af landsforeningen, at denne lov var placeret i det forkerte ministerium.

Landsforeningen skal generelt påpege, at der med samling af en række love i Sundhedsloven, og det der af følgende overblik over området, falder kraftigt i øjnene, at der er meget lidt brugerindflydelse på sundhedsområdet. Det er vigtigt, at der igangsættes et arbejde på at skabe brugerråd el. lign., hvor der forekommer konstante og afgrænsede brugergrupper. Mennesker med handicap er en sådan gruppe. Der skal opfordres til, at der nedsættes et arbejdsudvalg under sundhedsministeren, der kan se nærmere på brugerindflydelse i sundhedssektoren.

På fire specifikke områder skal landsforeningen bemærke følgende:

*Kapitel 64 – specialeplanlægningen:*

En af landsforeningens særlige interesser på sundhedsområdet er specialeplanlægningen behandlet i forslag til sundhedslovens i kapitel 64, §§ 202 til 204. Landsforeningens målgrupper – de forskellige grupper med udviklingshæmning – er stærkt afhængig af adgang til speciel ekspertise indenfor en række lægelige specialer. Landsforeningen har en oplevelse af de hidtidige fire årige specialefastlæggelser og placeringen af specialerne som en meget lukket proces, hvor brugernes mulighed for påvirkninger først kommer ind, når processen reelt er afsluttet. Den hidtidige meget korte høringsrunde har mildt sagt haft et ”demokratisk underskud”. Landsforeningen har eksempelvis gennem flere år søgt at få fastlagt et særligt speciale, når det gælder udviklingshæmmede med sindslidelser, hvilket kun er sporadisk lykkedes i form af etablering af et Videnscenter for psykiatri og udviklingshæmning (VIPO) på Psykiatrisk Hospital i Risskov. Der bør på dette område fastlægges et egentlig speciale, hvor der også indgår sengeafdeling. Der er også fra landsforeningens side påpeget behovet for specialer på andre områder.

Landsforeningen skal opfordre til, at handicaporganisationerne gives en særlig ret til at udtale sig om specialeplanlægningen tidligere i processen, hvor der reelt er muligheder for indflydelse. Der kan være en række områder, hvor brugerne – mennesker med handicap – mere præcis ved hvor ekspertisen mangler i forbindelse med en række undersøgelses- og behandlingsmuligheder.



### *Kapitel 37 – amtstandpleje:*

Det kan på den ene side konstateres, at det er gået langsomt med udviklingen af amtstandplejen på trods af de ekstra ressourcer, der for få år siden blev tilført til området til udbygningen af amtstandplejen. For at opnå effektivitet er der i bl.a. tre amter lavet en fælles amtstandpleje til betjening af især mennesker med udviklingshæmning. Disse erfaringer tyder på, at grundlaget for en specialiseret amtstandpleje endda burde være større end de nuværende amter. Omvendt vil vi også på den anden side understrege, at behovet for en specialiseret tandpleje er stort, hvorfor der bør tilstræbes en relativ stor nærhed til borgeren, herunder en geografisk nærhed til det sociale område, hvor den samlede målgruppe for den specialiserede tandpleje modtager øvrige servicetilbud.

Det er således landsforeningens opfattelse, at der igen bør sættes særlig opmærksomhed på den specialiserede tandpleje for at sikre en balanceret udvikling fremover. Landsforeningen skal foreslå, at der nedsættes et særligt udlægningsudvalg på dette område, hvor også landsforeningen får plads.

### *Kapitel 39 – genoptræning:*

Landsforeningen skal påpege, at begrebet "genoptræning" er for snævert, når det gælder mennesker med handicap. Begrebet "rehabilitering" bør introduceres i sundhedsloven, idet dette begreb både er mere moderne og bredt dækkende for de behov, der følger af sygdom/ulykke og funktionsforstyrrelser/funktionsnedsættelser. Landsforeningen skal henvise til høringsvaret fra De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI) for en nærmere diskussion af rehabiliteringsbegrebet

### *§ 214 og 215 – Sundhedsstyrelsens tilsyn med institutioner efter Lov om social service:*

Landsforeningen skal påpege, at der er et særligt behov for tilsyn med de sundhedsmæssige forhold i større boformer efter Lov om social service. Større boformer med mere end 12 beboere bør betegnes som institutionelle boligtyper, hvor der ikke er tale om en mindre og lukket kreds af personer, der kan sammenlignes med en privat husholdning. De hygiejniske forhold i de større boformer bør underkastes tilsyn, så der ikke opstår sager, som den sag vi for nylig kunne se i Ribe amt.

Det skal derfor foreslås, at større boformer (med mere end 12 beboere) efter Lov om social service kapitel 20 også underkastes tilsyn efter § 214, samt at der fastsættes nærmere regler for de sundhedsmæssige forhold efter § 215.

### *Kapitel 10 – tolkebistand:*

Landsforeningen har to bemærkninger at knytte til § 51 om tolkebistand.

For det første skal landsforeningen påpege, at stk. 2 har en uheldig følgevirkning for mennesker med handicap og især mennesker med udviklingshæmning af anden etnisk baggrund end dansk. Grupper med kognitive og indlæringsmæssige vanskeligheder kan have vanskeligt ved at lære dansk, hvorfor de i deres fulde livstid kan have behov for tolkning i forbindelse med en ofte hyppig brug af behandlingstilbuddene. Stk. 2 rummer således en

uhensigtsmæssig men formentlig utilsigtet diskriminering af mennesker med kognitive og indlæringsmæssige vanskeligheder af anden etnisk oprindelse end dansk.

For det andet skal landsforeningen påpege, at der ikke kun er behov for tolkebistand fra et fremmedsprog til dansk. Der kan også i kommunikationen med personer med kognitive og indlæringsmæssige vanskeligheder være kommunikationsvanskeligheder, der kan gøre brug af tolkebistand nødvendig. Mennesker med udviklingshæmning anvender ofte alternative og udvidende kommunikationsformer og sprogsystemer, der kan tolkes til verbal dansk. Disse mennesker skal også have vederlagsfri tolkebistand. Tolkeproblemet er en af hovedårsagerne til, at sundhedsvæsnet ikke effektivt har kunnet løfte opgaver efter flytningen af sundhedsopgaverne fra Statens Åndsvageforsorg til det almene sundhedssystem

Landsforeningen skal benytte lejligheden til at påpege, at den nye Sundhedslov ikke løser problemet omkring den sociale støtte og assistance, der er nødvendig, når mennesker med udviklingshæmning indlægges på hospitalerne. Udviklingshæmmede føler sig ofte som helt fremmede på et sygehus/en hospitalsafdeling. De forstår ofte ikke i tilstrækkeligt omfang det, der sker omkring dem. De har derfor brug for en person sammen med dem mange timer i døgnet for at kunne føle sig trygge og for at kunne medvirke til behandlingen. I dag er tildelingen af denne personlige sociale assistance en finansiell kamp mellem hospitalet og det sociale tilbud, hvor den pågældende bor. Ofte ender det med at forældrene/ botilbudet bærer omkostningen ved at være til stede 24 timer i døgnet, fordi de to systemer ikke kan blive enige og det udviklingshæmmede menneske er uden støtte og assistance. Mennesket med udviklingshæmning er således uden retslig sikring af støtte i forbindelse med hospitalsophold. Der bør skabes klarhed over hvem, der har opgaven og bærer udgiften.

Socialministeriets område.

#### **Udkast til forslag til Lov om social service:**

*Kommuner og regioner – kapitel 2, 31, 33 og 34:*

Landsforeningen hilser velkommen, at regionerne jf. lovforslaget efter aftale med kommunerne kan videreføre de nuværende tilbud i amterne til mennesker med udviklingshæmning, når det gælder midlertidige og varige boformer (§§ 107, stk. 2 og 108), beskyttet beskæftigelse og aktivitets- og samværstilbud (§§ 103 og 104), døgninstitutioner til børn og unge (§ 67, stk. 2), samt de tilbud om service og anden bistand, der følger af §§ 83-88, 97,98 og 102. Det er også tilfredsstillende, at regionerne får en forpligtelse til at yde specialrådgivning fra disse tilbud til kommunerne og borgere i kommunerne. Det er dog landsforeningens opfattelse, at denne organisering af tilbuddene efterlader en række spørgsmål om den regionale forsyningspligt og især dens udmøntning i praksis.

Med hensyn til takster skal landsforeningen understrege vigtigheden af, at fastlæggelsen af principper for beregning af taksterne på pladserne sker ud fra princippet om, at al service ifølge loven tager udgangspunkt i borgerens individuelle behov. Sådan som disse bl.a. skal være beskrevet gennem handleplanerne jf. § 140. Der må ikke indføres takster på typer af tilbud, når tilbuddene skal være individuelt tilpasset den enkelte. Taksameter-princippet har været udbredt i bl.a. den offentlige sektors sociale tilbud. Ved overgangen fra bistandsloven til serviceloven blev det understreget, at borgernes behov er forskellige, hvorfor til-

buddene også skal være individuelle. Med tilpasning af serviceloven til strukturreformen er der en historisk chance for at komme taksameter-princippet til livs og igen sætte fokus på tilbuddenes individuelle karakter.

Det er ikke umiddelbart gennemskueligt for landsforeningen, hvordan finansieringen af de regionale tilbud skal finde sted. Det er forstået, at tilbuddene skal finansieres via takster, som kommunerne betaler for pladserne. Dette er som nævnt et problem for landsforeningen, der ser faren for at skabe et hierarki af typer af tilbud, som brugerne skal passes ind i frem for at få løst individuelle behov. Landsforeningen forstår, at regionerne skal sikres en objektiv finansiering for omkostningerne til udvikling og planlægning, ligesom der skal afsættes ressourcer til specialrådgivning fra tilbuddene. Disse – uden for tilbuddene lovfastede aktiviteter – skal finansieres, så pladspriserne i sidste ende kan være sammenlignelige med kommunale eller private tilbud, der ikke har de forpligtelser, som regionerne har ifølge loven. Af hensyn til forståelsen af den fremtidige finansieringsmodel skal loven og dens bemærkninger gøres mere gennemskuelige og præcise.

Når det gælder konkurrence mellem leverandører af tilbud ser landsforeningen en risiko for, at kommunerne vil vælge billigere tilbud, også selvom tilbuddet ligger i en anden region. Der bør beskrives en takstpolitik og bestemmelser, der forhindrer kommunerne i at nedbryde nærhedsprincippet, som ideologisk ligger til grund for forliget om kommunalreformen. Det må klart i loven formuleres, at kommunerne ikke må vægte økonomiske grunde. En visitation må altid have sit grundlag i personens behov og den mest optimale faglige løsning på imødegåelse af disse behov.

Landsforeningen finder, at de et årige aftaler jf. § 6 ikke sikrer den nødvendige langtidsplanlægning omkring tilbuddene til mennesker med udviklingshæmning. Der hersker også usikkerhed omkring det økonomiske fundament for tilbuddene, idet der kan vise sig et misforhold mellem den kommunale forventning til brug af tilbuddene (markeret i den årlige redegørelse) og så det faktiske forbrug af tilbuddene, der via taksterne sikrer økonomien. Den årlige rammeaftale bliver et afgørende værktøj til løsning af disse usikkerheder. Det er derfor ikke betryggende, at lovtæksten ikke foreskriver, hvordan uenigheder om rammeaftalen skal afklares. Ophæves grundlaget for al virksomhed, hvis der ikke kan indgås en rammeaftale? Falder rammeaftalen, hvis én kommune ikke kan tilslutte sig rammeaftalen. Regionerne kan jo ikke finansiere tilbuddene uden om kommunerne.

Reelt vil det være regionerne, der har det egentlige overblik over den kortsigtede efterspørgsel efter boformer, institutioner og tilbud, idet de både på tværs af regionerne og kommunerne kender efterspørgslen. Men hvem sikrer overblik over den langsigtede efterspørgsel? Hvordan er det korte og langsigtede forhold mellem forhåndsbestillinger og beredskab? Regionerne bør kende og kunne forpligtes på tendensen over tid, dvs. kommunerne bør forpligtes til at opgøre estimat over det langsigtede behov. Allerede i dag ser landsforeningen dette som amtskommunernes svaghed, idet hverken amtskommune eller kommuner er forpligtet til at opgøre og meddele hinanden det langsigtede behov for dag- og klubtilbud til børn og unge eller bo- og beskæftigelsestilbud til voksne. Ofte ser det ud til at komme bag på både kommuner og amter, at tilbuddene efterspørges. Dertil kommer, at kommunerne generelt set har svært ved at forudse de vanskeligste og mest komplicerede enkeltsager.

Der opstår endelig et misforhold, når det gælder akutpladser. Det er jo reelt kommunerne, der skal acceptere rammeaftalen, der jo bl.a. skal fastlægge prisen på tilbuddene. Ønsker kommunerne en stram planlægning uden den nødvendige ekstra kapacitet til at imødekomme de akutte og pludseligt opståede behov, som vi kender omkring mennesker med udviklingshæmning, så kan regionerne reelt set ikke opretholde de nødvendige tilbud, som brugerne efterspørger. Kan der etableres sanktioner overfor kommuner, der ikke i tilstrækkelig grad forudser behovene for tilbud? Bliver der retningslinier for en vis overkapacitet med henblik på akut opståede behov? Og kan det klares gennem ministerielle retningslinier. Vil der blive givet ministeriet beføjelser til at sætte en kommune under administration, hvis kommunen i praksis ikke kan planlægge efter de faktiske behov?

Landsforeningen hilser det velkommen, at tilsyn med boformer, institutioner og tilbud følger med driftsansvaret, når det gælder kommunerne og regionerne. Kommunerne kan ikke føre det nødvendige tilsyn med de regionale tilbud, ligesom de heller ikke kan sikre opfølgning på indberetninger omkring magtanvendelse og andre indgreb i selvbestemmelsesretten i de regionale boformer, institutioner og tilbud. Det er dog uklart, hvorvidt kommunens beslutning om magtanvendelse kan gælde i de regionale tilbud, dvs. om en bemyndigelse kan uddelegeres til regionen og regionens ansatte. Samme forhold gør sig i øvrigt gældende for personer fra Grønland og Færøerne. Det er også juridisk uklart, hvorvidt regionerne i forhold til driften af de regionale boformer, institutioner og tilbud er omfattet af den omsorgsforpligtelse, der beskrives i § 82, når de på vegne af kommunerne opretholder eller etablerer tilbud efter loven. I dag hersker der en lignende uklarhed, når det gælder de selvejende og private boformer, institutioner og tilbud. Lovens § 82 bør præciseres, når det gælder de situationer, hvor kommunen indgår aftaler med andre leverandører.

Landsforeningen mener, at der bør stilles en række krav i forbindelse med kommunernes overtagelse af amtskommunale eller fremover regionale tilbud. Derfor ser landsforeningen frem til, at socialministeren jf. § 186, stk. 2 og § 190, stk. 3 fremkommer med retningslinier for den kommunale overtagelse. Landsforeningen skal foreslå, at der anslås en balance-ret og behersket udvikling over tid, hvor der fokuseres på en overtagelse af de tilbud, der overvejende bruges af kommunens egne borgere. Overtager kommunen tilbud skal kommunen sikre en fortsat drift for en årrække, dvs. tilbud må ikke blot overtages for en nedlukning eller afvikling. Kommunen bør før en overtagelse kunne dokumentere erfaring med lignende tilbud eller en samlet udviklingsplan på området, som tilbuddet dækker. Det skal sikres, at fagligheden fastholdes og kommer til at indgå i et udviklende miljø. En hjemtagning af tilbud – uanset om tilbuddet dækker kommunens egne borgere eller borgere fra flere kommuner – må ikke ende i en sammenblanding af forskellige og indbyrdes uforlignelige brugergrupper, fordi brugerunderlaget skrider. Endelig er det landsforeningens klare opfattelse, at brugere/beboere skal høres i processen.

Er der tale om tilbud, som rækker væsentligt udover kommunens egne borgere, bør der stilles krav til enighed mellem amtskommunen (senere regionen) og kommunerne om en enkelt kommunes overtagelse af et tilbud. Landsforeningen ser klart en risiko for en udhuling af beredskabet for at klare de specialiserede behov, ligesom der over tid kan ske en afspecialisering. Derfor bør decentraliseringen ske glidende og efter en bevidst planlægning regionen og kommunerne imellem.

Endelig når det gælder boliger finder landsforeningen det positivt, at regionsrådet skal udarbejde en udviklingsplan jf. § 9 for boformer og institutioner med mere end 100 pladser. Landsforeningen skal dog foreslå, at pladsantallet sættes væsentlig lavere, da hensigten må være at afskaffe de institutionelle ramme.

Landsforeningen hilser det velkommen, at der nedsættes udviklingsråd for en fire årig periode. Det er dog landsforeningens håb, at der vil være lydhørhed for en forlængelse af udviklingsrådenes funktionsperiode, hvis det viser sig, at der stadig foregår en væsentlig transformation og udvikling af de nye strukturer.

Landsforeningen savner også et centralt udviklingsråd, der kan danne et samlet overblik over kommunalreformens konsekvenser og udviklingen på de forskellige serviceområder, ligesom det kan lave en samlet vurdering af udviklingen i det tværsektorielle samarbejde mellem social-, undervisnings- og sundhedsområdet.

### *Rådgivning – kapitel 3:*

Selvom lovforslaget udelukkende med redaktionelle ændringer og ændringer som følge af strukturformen viderefører de eksisterende paragrafer vedrørende rådgivning skal landsforeningen påpege, at rådgivningen efter § 11, stk. 3 ligesom anden rådgivning efter §§ 11 og 12, når det gælder personer med nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne, bør være opsøgende. Det bør også i loven påpeges, at rådgivningen efter §§ 11, stk. 3 og 12, stk. 1 og 2 ikke alene kan ske i samarbejde med kommunen, men også om nødvendigt bør ske i samarbejde med specialrådgivningen i regionerne jf. bemærkningerne til § 5 og med VISO jf. § 13.

Når det gælder § 12, stk. 2 sammenholdt med bl.a. § 5, stk. 2, er det uklart, hvor den nuværende rådgivning efter nuværende § 97, stk. 2 skal varetages. Som udgangspunkt forstår landsforeningen, at al rådgivning om hjælpemidler som princip ligger i kommunerne. Regionsrådet kan dog jf. § 5, stk. 2 medvirke til at fremskaffe hjælpemidler, dvs. de nuværende hjælpemiddelcentraler eller hjælpemiddelenheder kan videreføres i regioner, hvilket må betyde, at de også foretager rådgivning af kommunerne og borgerne, når det gælder hjælpemidler. Derudover blev det ved arbejdet med serviceloven klart, at de særlige hjælpemidler jf. nuværende § 97, stk. 2 kun vanskeligt kunne varetages i kommunerne. Selv blandt de forventede større kommuner vil hovedparten ikke kunne håndtere de særlige IT- og kommunikationshjælpemidler til mennesker med udviklingshæmning. Der kræves en særlig ekspertise og et meget stort volumen for at opretholde denne ekspertise. VISO, Hjælpemiddelinstitutet og kommunikationscentre (videreføres formentlig af regionerne jf. ændringerne på de forskellige love på undervisningsområdet) vil have denne ekspertise, når det gælder landsforeningens målgruppe med meget specielle behov, men VISO vil ikke få en forpligtelse til at lave udredning jf. § 13. Erfaringerne viser, at der allerede i dag på grund af manglende kvalificeret udredning og af økonomiske grunde er tilbageholdenhed med at bevilge de nødvendige IT- og kommunikationshjælpemidler. Det vil ikke blive bedre ved overføring af opgaven fra amterne til kommunerne.

### VISO - § 13:

Det skal igen understreges, at landsforeningen ser VISO som et kardinalpunkt, når det gælder tilslutning til kommunalreformen. Landsforeningen ser VISO som en historisk mulighed for at samle indsatsen omkring viden og specialrådgivning i Danmark. Dertil kommer, at den ekspertise, der samles i VISO, vil kunne udgøre kernen i den meget specialiserede udredning af børn, unge og voksne med de meste specialiserede og komplekse funktionsforstyrrelser. Som nævnt tidligere i indledningen ser landsforeningen en række mangler i beskrivelsen af VISO i loven og dens bemærkninger.

Landsforeningen forstår § 13, stk. 2, 2. pkt. således, at kommunerne skal træffe en afgørelse om henvisning, samt at denne afgørelse er omfattet af den generelle klageadgang jf. loven. Er denne opfattelse forkert bør der ske en præcisering af loven. Kommunerne bør også gives en forpligtelse til at følge den vejledning, der kommer ud af udredningen. Det kan ikke være meningen, at brugerne skal kæmpe for at få en henvisning til VISO, hvis den er berettiget, og efterfølgende skal kæmpe for at få kommunerne til at følge den vejledning, der kommer ud af udredningen. VISO har jf. § 13, stk. 3 afgørelsen, om der skal ydes tilbud om udredning, så uberettigede henvisninger vil kunne sorteres fra af VISO selv. Landsforeningen så gerne, at borgerne fik en direkte ret til at henvende sig til VISO, når det gælder specialrådgivning og udredning. Ligesom landsforeningen mener kommunerne som et minimum skal forpligtes til at redegøre for den specialrådgivning, der er foretaget af VISO, og hvorfor de følger eller ikke følger den givne rådgivning og udredning.

Endvidere forventer Landsforeningen, at VISO fremover i den samlede organisering af VISO skal sikre fokus og faglig forankring på de områder, der ikke i dag er dækket af de nuværende videnscentre m.m.

I loven og dens bemærkninger lægges der op til etablering af en samlet central enhed, der skal være kernen i et netværk af videnshavere og med personer med specialrådgivning og udrednings ekspertise. Landsforeningen finder det vigtigt, at der kommer en sådan samlet og central enhed. Det er landsforeningens opfattelse, at VISO skal etableres uafhængig af statsadministrationen i ministeriet. VISO skal ikke underlægges eller være en styrelse. VISO skal have sin egen ledelse og en faglig bestyrelse er ikke tilstrækkelig til at styre opbygningen og udviklingen. Det er vigtigt at sikre brugerindflydelsen på VISOs virksomhed, hvorfor etableringen af en bestyrelse for VISO med brugerrepræsentation er et krav. Landsforeningen skal dog påpege, at – med mindre brugerrepræsentationen gøres meget bred – så vil en bestyrelse kun vanskeligt være dækkende for de mangeartede behov, VISO skal tilgodese. Landsforeningen skal derfor foreslå nedsættelse af fagråd under bestyrelsen. Disse fagråd bør være beskrevet i lovtæksten.

En af manglerne ved det eksisterende videnssystem på det sociale område i dag er den manglende sammenhæng til handicapforskningen. VISO bør gives en generel forpligtelse til at koordinere og deltage i forskningsvirksomhed. Dette skal ikke kun gælde på hjælpemiddelområdet. Handicapforskning generelt – men især på det sociale område – er klart underprioriteret i Danmark. Der bør ved denne historiske lejlighed gives en særlig bevilling til VISO, så der kan skabes et systematisk afsæt for handicapforskning i Danmark. VISO bør selv deltage i forskning, men bør også via særlige puljer eller årsværk rettet mod

de etablerede forskningsinstitutioner og -miljøer kunne stimulere forskningen i disse institutioner og miljøer.

Endelig hilser landsforeningen det særdeles velkommen, at handicaporganisationerne skal indgå i bestyrelsen for VISO. Landsforeningen påtager sig gerne sin del af ansvaret omkring udviklingen af VISO.

[Der skal henvises til vedlagte særlige notat om VISO]

#### *Brugerinddragelse m.m. – kapitel 5:*

Landsforeningen finder, at der i loven bør foreskrives en forpligtelse for regionerne til inddragelse af brugerne, så de får mulighed for at få indflydelse på tilrettelæggelsen og udnyttelsen af boformer, institutioner og tilbud efter § 5, stk. 1-3. Regionerne er en vigtig part, når det gælder forsynings- og tilsynspligten, samt tillige når det gælder udviklingen jf. §§ 6 og 9. Regionerne bør også have brugerråd – både omkring de enkelte tilbud og generelt i forhold til planlægningen og udviklingen af tilbuddene.

En indirekte brugerindflydelse gennem kommunernes handicapråd m.m. er ikke tilstrækkelig.

I forlængelse heraf skal regionerne forpligtes på at formulere en skriftlig handicappolitik i samarbejde med et regionalt handicapråd/brugerråd. Denne politik skal baseres på "FNs standardregler om lige muligheder for handicappede."

#### *Dag- og klubtilbud til børn og unge - §§ 32 og 36:*

I den gældende Lov om social service beskriver §§ 18 og 25, at tilskud og egenbetaling i særlige dag- og klubtilbud beregnes efter regler, som socialministeren fastsætter. I lovforslaget er disse bestemmelser ikke medtaget, og ej heller omfattet af tilskuds- og egenbetalingsregler for de almindelige dagtilbud. De særlige dagtilbud giver i udpræget grad tilbud om særlig pædagogisk og behandlingsmæssig støtte til de udviklingsbehov, som børn og unge med særlige behov har. Denne pædagogiske støtte og behandling må ikke være et tilbud, som forældrene af økonomiske grunde må takke nej til. Tilbuddene er vigtige for barnet. Der bør således være en begrænset og rimelig egenbetaling, og tilbuddene bør også på grund af børnenes handicap følges af tilbud om transport til og fra dag- eller klubtilbudet.

#### *Kapitel 11 særlig støtte til børn og unge - § 52 m.fl.:*

Landsforeningen finder, at der i sammenhængen mellem §§ 52, 55, 66 og 67 er sket en tydeliggørelse af de mulige støtteforanstaltninger, der kan gives til familien og barnet/den unge (herunder også familien og barnet/den unge med udviklingshæmning). Landsforeningen finder dog, at mulighederne – jf. den nuværende § 40 – for at yde støtte til eller tilbyde ophold på kost- og efterskoler ikke fremgår af lovforslaget. Landsforeningen skal foreslå, at der sker en præcisering af § 66, eller at kost- og efterskoler nævnes i bemærkningerne til § 66, så der ikke hersker tvivl om, at anbringelsessteder også kan omfatte kost- og efterskoler. Flere grupper af udviklingshæmmede har behov for særlig støtte for at kunne benyt-

te kost- og efterskoler. Disse tilbud er tillige vigtige for både familien og den unge, når der skal ske en frigørelse fra forældrehjemmet, og hvor der er behov for at sikre et mere skærmende miljø ved sociale eller adfærdsmæssige problemer i tilknytning til udviklingshæmningen. Et efterskoletilbud kan for gruppen af socialt belastede udviklingshæmmede medvirke en uheldig social udvikling og dens følger i form af kriminalitet og misbrug. Et efterskoletilbud kan medvirke til etablering af venskaber, dvs. dannelse af netværk, hvilket især er vigtigt, fordi ensomhed er et dokumenteret problem blandt mennesker med udviklingshæmning.

Derudover mener landsforeningen også, at der sker en forringelse ved at fjerne de tidligere punkter 8) og 9) under § 40, stk. 2. om økonomiske støtte i forbindelse med foranstaltningerne. Landsforeningen skal opfordre til, at de enten tilbageføres, eller at der anføres i bemærkningerne efter hvilke andre paragrafer, denne økonomiske støtte kan gives.

#### *Kapitel 15, § 82 – omsorgspligten.*

Der skal henvises til kommentarerne tidligere, men konkret skal landsforeningen anføre, at der i begrebet "tilbyder" i forhold til det tidligere begreb "yder" er en kvalitativ forskel, der forandrer lovens intention. § 82 omhandler pligten til at tage hånd om personer, der ikke selv kan træffe en beslutning. Der kan således ikke være tale om et tilbud til personen, men kommunens pligt til at gennemføre en indsats over for personen. Det lå i begrebet "yder", men ligger ikke i begrebet "tilbyder". Personen kan ikke vælge og har dermed ikke et valg.

#### *§§ 45 og 97 – Ledsagelse.*

Landsforeningen skal benytte lejligheden til at påpege, at bestemmelserne om ledsagelse i en del tilfælde forstås af de bevilgende myndigheder på en misforstået og uhensigtsmæssig måde, der gør det vanskeligt for en del mennesker med udviklingshæmning at opnå ledsagelse. Det drejer sig om en fortolkning af begrebet "efterspørge". Dette forstås som en verbal anmodning om ledsagelse. Landsforeningen ser begrebet "efterspørge" bredere end en verbal markering, hvilket bør indføres direkte i lovtæksten, evt. ved følgende sætning: "Tilbud om ledsagelse skal gives uafhængigt af en verbal tilkendegivelse."

#### *Kapitel 20 botilbud - § 108, stk. 6 kriminelle udviklingshæmmede:*

Landsforeningen finder, at der bør gøres et forsøg på at samle indsatsen omkring udviklingshæmmede lovovertrædere. Forhåbentlig udtrykker ministerbemyndigelsen i § 108, stk. 6 et ønske om at gøre dette forsøg i forbindelse med strukturomlæggningerne. Landsforeningen skal understrege, at det er vigtigt med et egentlig regelsæt for samråd om udviklingshæmmede lovovertrædere, således indsatsen kan koordineres mellem socialektoren, kriminalforsorgen, sundhedssektoren, anklagemyndigheden og politiet, ligesom der kan ske en opfølgning og vejledning i forhold til de boformer, institutioner og tilbud, der modtager udviklingshæmmede lovovertrædere. Landsforeningen er af den opfattelse, at der med fordel kunne etableres et nationalt samråd, der skal følge de relativt få sager på landsplan. Alternativt bør der skabes grundlag for etablering af samråd i regionerne eller de regionale statsforvaltninger. Forholdet mellem samråd, boformer, institutioner, tilbud og VISO bør præcist beskrives.



Der bør også foretages overvejelser om magtanvendelse og andre indgreb i selvbestemmelseretten, når det gælder kriminelle udviklingshæmmede. Der har været megen diskussion af de sociale tilbuds muligheder for at lave indgreb i selvbestemmelseretten, når det gælder domsanbragte kriminelle udviklingshæmmede. Dommen i sig selv rummer basis for indgreb i selvbestemmelseretten, men den sociale lovgivning har været uklar.

#### *Kapitel 21 hjælpemidler – §§ 112 og 114:*

Det fokus, som i den nuværende lovgivningens § 97, stk. 2, 4) gives til informationsteknologiske hjælpemidler og dertil understøttende hjælpemidler ved placeringen i amtskommunerne, forsvinder med lovforslaget. Der skal henvises til de tidligere bemærkninger, men det skal her blot gentages, at landsforeningen ikke kan forestille sig, at kommunerne på trods af den forventede forøgede størrelse kan løfte opgaven omkring de informationsteknologiske hjælpemidler. Landsforeningen ser gerne, at denne opgave løftes i et samspil mellem regioner og VISO, hvor den specielle ekspertise, som i dag findes i dele af kommunikationscentrenes virksomhed bør henhøre.

Med hensyn til § 114 vækker det bekymring i landsforeningen, at kommunerne bliver ene om at behandle ansøgninger om støtte til køb af bil. Erfaringerne viser, at kommunerne ikke vil afholde de nødvendige udgifter til udredning af berettigelsen og behovet for bil og specialindretning af bilen. Der bør således indføres - i loven eller i ministerens bekendtgørelse - a) regler om udredningsprocessen, b) hvor udredningen bør foretages og c) hvad afklaringsgrundlaget skal rumme.

#### *Kapitel 25 kvalitetsstandarder - §§ 138 og 139:*

Landsforeningen finder det uacceptabelt, at der sker en forringelse med ændringer i §§ 138 og 139, hvorefter det bliver valgfrit for ministeren at udfærdige en bekendtgørelse om kvalitetsstandarder. Informationer i tilbudsportal mv. kan ikke blive sammenlignelige, hvis der ikke fastsættes retningslinier for kvalitetsstandardernes udformning. Landsforeningen forudsætter, at der også fremover tages udgangspunkt i den enkelte brugers individuelle behov, jf. Serviceloven.

#### *§ 141- handleplaner:*

Landsforeningen skal benytte lejligheden til at foreslå en præcisering af § 141, stk. 4, idet der bør stå, at "Handleplanen bør udarbejdes ud fra borgerens forudsætninger og så vidt muligt i samarbejde med denne eller dennes værge." Den sidste tilføjelse er i tråd med bemærkningerne til Serviceloven ved dennes fremsættelse. Det vil samtidig fjerne uklarhed omkring inddragelse af tredje person "for de grupper, der er så svage, at de selv kun vanskeligt eller slet ikke kan indgå i dialog om udarbejdelse af individuelle planer," som det blev udtrykt i de oprindelige bemærkninger til § 111 i Serviceloven.

#### *§ 180:*

Landsforeningen kan ikke i loven finde hjemmel til at drive Kennedy Institutet – Statens Øjenklinik. Der nævnes i bemærkningerne til § 4 i Udkast til forslag om Lov om ændring af lov om retssikkerhed og administration på det sociale område og andre love, at § 2 i Lov

om udlægning af åndssvageforsorgen og den øvrige særforsorg mv. videreføres i Lov om social service § 180, stk. 1 på grund af ophævelse af udlægningsloven. § 180, stk. 1 omhandler ikke dette.

### **Udkast til forslag til Lov om ændring af lov om retssikkerhed og administration på det sociale område og andre love.**

#### **§ 1, nr. 16 – Handicapråd:**

Landsforeningen skal påpege, at der for de nye Handicapråd i det mindste kommer til at gælde lignende lovkrav som for ældrerådene. I den foreslåede § 38 står der i stk. 1 "Kommunen nedsætter et handicapråd, som kan rådgive kommunalbestyrelsen i generelle lokalpolitiske spørgsmål". Der bør stå "Kommunen nedsætter et handicapråd. Handicaprådet rådgiver kommunalbestyrelsen i handicappolitiske spørgsmål og formidler synspunkter mellem borgerne og kommunalbestyrelsen om lokalpolitiske spørgsmål, der vedrører mennesker med handicap." Derudover bør der som ved ældrerådene tilføjes, at "kommunalbestyrelsen skal høre handicaprådet om alle forslag, der vedrører mennesker med handicap", samt at "kommunalbestyrelsen afgør, om der er grundlag for at nedsætte flere handicapråd."

Landsforeningen skal også påpege, det bør være et krav, at kommunen i tæt samarbejde med Handicaprådet formulerer en handicappolitik, som skal baseres på "FNs standardregler om lige muligheder for handicappede".

#### **§ 1, nr. 19 – ophævelse af § 42 under det nye kapitel 6 "Opgaver, der overlades til andre":**

Landsforeningen skal foreslå, at der efter ophævelsen af § 42 indføres en ny § 42, der omhandler kommunernes forpligtelse til at indhente og henvise til specialrådgivning og udredning hos VISO.

### **Forslag til Lov om ændring af lov om almene boliger samt støttede private andelsboliger m.v., lov om fremme af privat udlejningsbyggeri og forskellige andre love.**

Landsforeningen har kun få bemærkninger, til forslag til lov om ændring af lov om almene boliger osv.

Ændringerne i anvisningsretten § 1, nr. 7 og 8 vedr. § 54, stk. 2 efterlader ikke den fornødne klarhed. Ifølge § 54, stk. 2, pkt. 2 og 3 kan enten kommunalbestyrelsen eller regionsrådet beslutte, at boligerne skal udlejes til målgruppen efter § 54, stk. 1, pkt. 1, hvis boligerne ikke udlejes til målgruppen, der er beskrevet i § 54, stk. 2, pkt. 1. Derimod er det kun kommunen, der har anvisningsretten, når det gælder § 54, stk. 2, pkt. 1. Det virker ulogisk, at regionsrådet ikke har en indstillingsret, dvs. kommunen har anvisningsretten efter indstilling fra regionsrådet, når det gælder boliger opført af regionsrådet. Disse boliger skal indgå i den samlede rammeaftale efter Lov om social service og bør kunne medregnes ved langtidsplanlægning af området.

Anvisningen skal hænge sammen med regionens muligheder for at planlægge kapaciteten og den individuelle placering af den konkrete borger, jf. rammeaftalen i Lov om social

service. Der skal henvises til bemærkningerne fra landsforeningen til kapitel 2, 31, 33 og 34 i udkast til forslag til Lov om social service.

Beskæftigelsesministeriets område.

#### **Udkast forslag til lov om ansvaret for og styring af den aktive beskæftigelsesindsats.**

Landsforeningen har ingen bemærkninger til det fremlagte udkast. Landsforeningen finder det positivt, at der kommer en klar grænse mellem beskæftigelsesindsatsen og den sociale indsats. Det er især positivt, at de kommende jobcentre skal rumme beskæftigelsesindsatsen for alle grupper i samfundet, herunder også de grupper, der på nuværende tidspunkt er fjernest fra arbejdsmarkedet.

Selvom grænsen bliver trukket skarpere op, kan landsforeningen dog se, at der fastlægges nogle regler for henvisning mellem de to systemer. Personer, der får afslag på førtidspension, skal førtidspensionssystemet henvise til jobcentrene for at få angivet de arbejdsfunktioner den pågældende kan varetage. Omvendt skal jobcentrene henvise til angivelse af forsørgelse eller supplerende forsørgelse, når en person ikke kan få en fuld eller delvis tilknytning til arbejdsmarkedet.

Visse grupper af mennesker med udviklingshæmning kan ende i en "gråzone", hvor både forsørgelsesgrundlaget og anvisning af jobmuligheder ikke er tilstrækkelige.

#### **Udkast til forslag til Lov om ændring af lov om aktiv beskæftigelsesindsats med flere love.**

##### Ad. § 1 Lov om en aktiv beskæftigelsesindsats.

##### pkt. 4:

Landsforeningen skal foreslå, at den nye § 4a også kommer til at rumme en bemyndigelse til beskæftigelsesministeren om at fastsætte regler om de initiativer, der skal iværksættes i forhold til målgrupperne i § 2, pkt. 5), 6) og 7).

Personer omfattet af § 2, pkt. 5) kunne være mennesker med udviklingshæmning, der har gennemgået en kortere teknisk ungdomsuddannelse, men som alligevel ikke magter opgaven. Der bør fastlægges regler for jobcentres virksomhed, bl.a. hvordan ressourceprofilen, jf. vejledning knyttet til Lov om aktiv social politik skal etableres og anvendes.

Personer omfattet af § 2, pkt. 6) kan være mennesker med udviklingshæmning, der retter henvendelse med ønske om et job med løntilskud, fordi de oplever at have en rest erhvervsevne. Der bør også her fastlægges regler for jobcentrenes virksomhed, herunder hvordan der systematisk arbejdes på at skabe jobmuligheder. Igen er ressourceprofilen vigtig for denne gruppe.

Personer omfattet af § 2, pkt. 7) kan være mennesker med udviklingshæmning, hvor niveauet i deres arbejdsevne ikke er fastslået, og hvor der enten ikke er taget stilling til førtidspension eller afklaringen af førtidspension er udskudt. Gruppen udgør en "gråzone-

gruppe" eller mellemgruppe, der let kan komme til at hænge i systemet, hvis der ikke sættes ind med en målrettet indsats på afklaring af erhvervsevne såvel som deres sociale kompetencer. Der bør også her fastlægges regler for jobcentrenes virksomhed.

Indsatsen overfor disse tre målgrupper rummer naturligt den rådgivning som er foreskrevet i lovens § 9, men det bør understreges i de regler, som ministeren kan fastlægge, at rådgivningen efter § 9 skal være opsøgende, når det gælder ressourcetsvage grupper som mennesker med udviklingshæmning. Jobcentrene bør her kunne hente fornøden vejledning hos VISO, jf. Lov om social service § 13. Ligeledes bør det understreges, at indsatsen i jobcentrene skal koordineres med den øvrige sociale indsats, samt at beskæftigelsesindsatsen skal indgå i formuleringen af handleplaner jf. Lov om social service § 141.

Andre bemærkninger udover lovforslagene:

ad. kapitel 7:

Landsforeningen skal udtrykke sin forundring over, at der ikke skal fastlægges individuelle kontaktføløb jf. lovens kapitel 7, når det gælder personer, der er omfattet af § 2, nr. 5-8. Dette set i lyset af intentionen om, at jobcentrene skal varetage al indsats vedrørende beskæftigelse for alle grupper.

ad. kapitel 10:

Det kan undre, at personer omfattet af § 2, nr. 6 ikke er omfattet af kapitel 10. Mennesker med udviklingshæmning med en rest erhvervsevne kan for at komme tættere på arbejdsmarkedet have behov for opkvalificering, når det gælder nødvendige sociale kompetencer på en arbejdsplads, dansk kundskaber eller særligt tilrettelagte projekter omkring anvendelse af maskiner, redskaber m.m. Igen set i lyset af lovens intention om at gøre jobcentre til et tilbud for alle, så kan det undre af store grupper blandt mennesker med udviklingshæmning holdes ude.

ad. §§ 74, 76 og 78:

Landsforeningen skal benytte lejligheden til at påpege, at § 74, der beskriver kompensation for handicappede i erhverv i form af arbejdsredskaber, arbejdspladsindretninger m.v. er forældet. Paragraffen bør tillige omfatte kommunikationshjælpemidler og personlig assistance, der er kompenserende for mennesker med udviklingshæmning i skåne- og fleksjob eller job med løntilskud..

Ligeledes skal påpeges i § 76, stk. 3, at målgruppen bør omfatte personer omfattet af § 2, nr. 6. Mennesker med udviklingshæmning kompenseres i udstrakt grad gennem personlig assistance.

Endelig skal Landsforeningen påpege, at mentorordningen i § 78 ofte tidsbegrænses, hvilket er uheldigt, når det gælder mennesker med udviklingshæmning. Der bør således af lovgivningen fremgå, at mentorordningen kan oppebæres så længe behovet er til stede.

Ad. § 2 – Loven om kompensation til handicappede i erhverv.

Landsforeningen har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer af loven. Landsforeningen skal dog bemærke, at udviklingshæmmede – på trods af lovens intention om at dække alle handicapgrupper – ofte fortolkes ud af målgrupperne, der beskrives i § 4. Adskillige sager viser, at arbejdsformidlingerne vælger en stram fortolkning.

Undervisningsministeriets område.

**Lov om ændring af lov om folkeskolen, lov om specialundervisning for voksne, lov om forberedende voksenundervisning (FVU-loven) og forskellige andre love.**

Landsforeningen har delte meninger om, at specialundervisningen efter Folkeskolelovens nuværende § 20, stk. 1 og 2 samles i den samme del af § 20 (§ 20, stk. 2). På den ene side må det konstateres, at den nuværende kvalitet af undervisningen i amtskommunalt regi, er langt fra tilstrækkelig. Der er problemer med manglende kvalifikationer hos lærerne og mangelfuld eller fravær af efterlevelse af de lovpligtige individuelle læseplaner og undervisningsvejledninger. På den anden side vil landsforeningen pege på, at behovet for efteruddannelse af lærere og efterlevelse af Folkeskoleloven i forhold til elever med udviklingshæmning er af overordentlig stor betydning.

På den baggrund er landsforeningen bekymret for en hastig udlægning af specialundervisningen. Regionernes mulighed for at drive tilbud for kommunerne i en fire årig overgangsperiode, sammenholdt med at kommunerne generelt skal finde deres ben, levner ikke mange mulighed for en glidende decentralisering. Landsforeningen skal foreslå, at tidsbegrænsningen i selve lovteksten afløses af en hensigtserklæring og en aktiv indsats på at følge og stimulere decentralisering. Dette vil samtidig kunne sætte et fokus på kvaliteten i specialundervisningen frem for på strukturændringen.

Det er positivt, ministeriet stiller krav om, at kommunerne skal afgive en redegørelse om forventet pladsforbrug for en tre årig periode, jf. § 1, nr. 18. Dette giver regionsrådet mulighed for at planlægge undervisningstilbuddenes udvikling på mellemlang sigt.

Ligeledes finder landsforeningen det positivt, at der gives en generel (og dermed udvidet) klageadgang for al specialundervisning efter Folkeskoleloven jf. ændringerne i § 1, nr. 23-29.

Landsforeningen finder afgrænsningen mellem lands- og landsdelsdækkende tilbud på den ene side og den øvrige specialundervisning på specialskolerne på den anden side for uklar. Som eksempel fastlægges Geelsgaardskolen jf. § 1 nr. 1 som landsdækkende undervisningstilbud for børn og unge med svære motoriske forstyrrelser, med erhvervet hjerneskade, døvblinde elever m.v. Samtidig kan vi konstatere, at Kirkebækskolen med sin gruppe af børn med svære multiple funktionsnedsættelser formentlig vil blive udlagt til Vallensbæk kommune. Geelsgårdskolen og Kirkebækskolen er begge i dag drevet af Københavns amt og i praksis har de sammenlignelige målgrupper. Videnskabsmæssigt supplerer de to skoler i dag hinanden.

Landsforeningen skal foreslå, at initiativerne omkring det foreslåede KVIS 2 forlænges, så KVIS 2 kan fungere som en samarbejdspartner til de regionale udviklingsråd, der skal følge udviklingen både på det sociale område og specialundervisningen.

Landsforeningen mangler en beskrivelse af den mellemkommunale finansiering. Umiddelbart er det landsforeningens vurdering, at der kommer til at mangle regler for denne finansiering på det nuværende § 20, stk. 2 område, når amtskommunerne ikke længere eksisterer. Der bør i reglerne være et incitament til samarbejde kommunerne imellem.

Afslutningsvis skal landsforeningen endnu engang påpege, at der må sikres en mindretalsbeskyttelse i skolebestyrelserne, så forældre til enkeltintegreret specialundervisnings elever og/eller elever i specialklasser/specialklasserækker bliver synlige og får en reel mulighed for at tale denne elevgruppes sag.

**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.**

§ 1, nr. 2:

I forhold til § 27 a stk. 3, ny 2. pkt. skal landsforeningen påpege, at der i takt med de øgede muligheder på CVU'erne for at etablere almene ungdomsuddannelser og erhvervsrettede ungdomsuddannelser, bør disse kunne tilbyde elever med handicap handicapkompenserende foranstaltninger. Lovteksten nævner ikke, at der tilbydes handicapkompensation. Dette bør indføres.

§ 6, nr. 1:

Landsforeningen finder det ikke hensigtsmæssigt, at der i § 1, stk. 2, pkt. 1) i Lov om centre for undervisningsmidler m.v. slettes, at samlingen af undervisningsmidler er beregnet for udlån til undervisningsinstitutioner. Undervisningsinstitutioner, der bedriver specialundervisning har et stort behov for at afprøve undervisningsmidler inden de anskaffes, hvorfor centrene for undervisningsmidler og deres samlinger både er en inspirationskilde, men også en kilde til afprøvning. Landsforeningen skal foreslå at tilføjelsen om udlån opretholdes.

**Forslag til lov om ændring af lov om produktionsskoler, lov om støtte til folkeoplysende voksenundervisning, frivilligt folkeoplysende foreningsarbejde og daghøjskole samt om Folkeuniversitet (folkeoplysningsloven) og de forskellige andre love på Undervisningsministeriets område.**

§ 1:

Generelt ønsker Landsforeningen LEV at henlede opmærksomheden på, at der endnu ikke er fundet en løsning på en lovfæstet ret til en særlig ungdomsuddannelse for mennesker med udviklingshæmning. Udviklingshæmmede er derfor i princippet dækket af den almindelige lovgivning vedrørende ungdomsuddannelser. Det betyder dog i praksis, at udvik-

lingshæmmede afhængigt af, hvor de bor, må nøjes med uddannelses tilbud, der ikke er kompetencegivende, og som er meget varierende i kvalitet og omfang.

Regeringen har tidligere fået foretaget en vurdering af den kompenserende specialundervisning for voksne af Evalueringsinstituttet i Danmark (EVA). Konklusionen på denne evaluering siger klart og tydeligt, at mennesker med udviklingshæmning er stillet væsentlig dårligere end alle andre samfundsgrupper, når det handler om adgang til ungdomsuddannelse.

Landsforeningen LEV skal derfor foreslå, at det i lovforslaget om produktionsskoler præciseres, hvilke handicapkompenserende foranstaltninger, skolerne skal etablere for at kunne imødekomme behovet for undervisning af mennesker med udviklingshæmning eller generelle indlæringsvanskeligheder.

§ 1, nr. 8 og 9:

Vedrørende § 8a stk. 2 skal det foreslås, at DSI også får sæde i dette råd. Mange handicappede og især mennesker med udviklingshæmmede må betegnes som kortuddannede.

§ 2:

Generelt skal landsforeningen benytte lejligheden til at fremhæve, at folkeoplysningsudvalgene jf. § 34 i folkeoplysningsloven ikke har en fast repræsentation fra DSI. Det er landsforeningens opfattelse, at mange folkeoplysningsudvalg, ofte har svært ved at forstå de særlige problemstillinger der er i relation til undervisning af mennesker med handicap og i særlig grad mennesker med udviklingshæmning. Vi skal derfor foreslå at man genindfører en fast "handicaprepræsentation" i folkeoplysningsudvalgene, således at man herigennem sørger at fastholde og udvikle de frivillige folkeoplysende tilbud på en sådan måde, at mennesker med handicap /udviklingshæmning kan få størst mulig gavn heraf.

Landsforeningen skal også henlede opmærksomheden på, at der i enkelte amter, bl.a. Københavns amt, har været mulighed for "regionalskoler". Målet med regionalskolerne har været at sikre mennesker med handicap den bedste adgang til undervisningsmuligheder uden, der nødvendigvis skulle etableres en folkeoplysende kreds i hver eneste kommune. Landsforeningen skal derfor foreslå, at der i forbindelse med lovrevisionen gives lov hjemmel for regionalskoler inden for særlige områder, herunder undervisningstilbud til mennesker med udviklingshæmning.

§ 6:

Af § 7, stk. 3 i lov om erhvervsrettede grunduddannelse og videregående uddannelse for voksne bestemmes det, at forudsætningerne for at kunne benytte voksenuddannelsen er, at man er 25 år, har mindst 2 års erhvervs erfaring og forudsætninger svarende til grundskolens afgangsniveau.

På grund af den generelle mangel på muligheder for en ungdomsuddannelse for mennesker med udviklingshæmning, finder landsforeningen, at det er nødvendigt at præciseres i lo-

ven, hvordan arbejde på beskyttet værksted for mennesker med udviklingshæmning vil kunne sidestilles med erhvervserfaring.

I forhold til kravet om grundskolens afgangsniveau har hovedparten af udviklingshæmmede svært ved at dokumentere, at de har gennemført grundskolen trods deres opfyldelse af undervisningspligten. Det er svært at dokumentere, da hovedparten af landets 20.2 undervisningstilbud aldrig har udstedt eksamensbeviser eller undervisningsbeviser til elevgruppen. Landsforeningen LEV har tidligere rejst denne problemstilling uden held over for undervisningsministeriet.

**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, lov om almen voksenuddannelse og om voksenuddannelsescentre og forskellige andre love.**

§ 5:

Landsforeningen skal til lov om brobygningsforløb til ungdomsuddannelse påpege en forventning om, at man i kommunerne i højere grad, end det hidtil har været praktiseret, giver de tidligere 20.2 elever adgang til at benytte brobygningsforløbet, når kommunerne overtager ansvaret for hele den vidtgående specialundervisning (20.2). Regeringen har valgt, at der stadig ikke skal være et lovfæstet ungdomsuddannelsesstilbud til mennesker med udviklingshæmning. Landsforeningen LEV ser derfor gerne, at der i bemærkningerne til loven, lægges op til et øget brug af brobygningsforløbet, således man vil kunne holde unge udviklingshæmmede i et uddannelsesforløb indtil de fylder 18 år, hvorefter de kan vælge at lade sig indskrive på den kompenserede specialundervisning for voksne. Ønsker en elev med udviklingshæmning at benytte brobygningstilbudet forventes det, at uddannelsesplanen udarbejdes i samarbejde med uddannelsesstedet, jobcenteret og socialforvaltningen. Ved at samle disse instanser sikres der et endnu bedre grundlag for at udarbejde ressourceprofilen.

§ 7, nr. 2:

Landsforeningen skal til § 4 stk. 1, 3. punkt i bekendtgørelse af lov om institutioner for erhvervsrettet uddannelse påpege, at det må forventes, når de erhvervsrettede uddannelsesinstitutioner gives mulighed for at udvide undervisningen med bl.a. ungdomsuddannelser, at der stilles krav til de pågældende uddannelsesinstitutioner om at være tilgængelig for alle, herunder sikre den nødvendige adgang til særlige tilrettelagte undervisningsformer. Det bør påhvile uddannelsesinstitutionen at godtgøre, at dette krav er opfyldt.

§ 7, nr. 6:

Ifølge forslaget skal regionsrådet koordinere den samlede indsats, når det gælder ungdomsuddannelse. Landsforeningen LEV finder det naturligt, at regionsrådet får en særlig forpligtelse til at sætte fokus på adgangen til ungdomsuddannelse for mennesker med udviklingshæmning.



Trafikministeriets område.

Udkast til forslag om Lov om trafikskaber:

Landsforeningen har bemærkninger til udkastes beskrivelse af målgruppen for den individuelle handicapørsel efter § 5, stk. 1, nr. 4) og § 11, samt det fremsatte lovforslag nr. L 105.

Målgruppebeskrivelsen i lovteksten fokuserer udelukkende på bevægelseshæmning i fysisk forstand, jf. bemærkningerne til § 11. Selvom der i bemærkningerne gøres opmærksom på, at trafikskaberne kan tilbyde ordningen til andre grupper af mennesker med handicap, så er målgruppeafgrænsningen diskriminerende i forhold til de grupper af udviklingshæmmede, der er bevægelseshæmmede i psykisk eller adfærdsmæssig forstand.

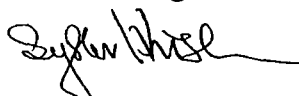
Landsforeningen foreslår, at der – om ikke andet i bemærkningerne – blødes op på definitionen af ”svært bevægelseshæmmede”. Grupper af mennesker med udviklingshæmning, som har vanskeligt ved at benytte offentlige transportmidler, bør også omfattes. Årsagen til disse gruppers vanskeligheder er ikke den fysiske tilgængelighed, men den psykiske og sociale tilgængelighed ved de offentlige transportmidler. Gruppen er i risiko for at udløse psykiske eller adfærdsmæssige problemer i samvær med de øvrige brugere af de offentlige transportmidler. De kan eksempelvis begynde at råbe og skribe, slå ud efter de øvrige passagerer og lignende, når de bliver utrygge. Det kan også være autister, der har behov for meget overskuelige rammer og en stor forudsigelighed og struktur. I modsat fald bliver de angste og utrygge, hvilket kan give sig udslag i voldsom selvdestruktiv eller udadrettet adfærd.

Der er reelt set ikke tale om en stor målgruppe. Men for de få er det afgørende at have muligheden for individuel handicapørsel.

----- 0000000 -----

Landsforeningen skal hermed overgive dette høringssvar til regeringens og ministeriernes velvillige behandling. I den kommende proces forventer landsforeningen selvfølgelig at blive inddraget, så landsforeningen kan komme med uddybninger til den fremlagte analyse. Det gælder både for det kommende lovforberedende arbejde i Folketinget og dets respektive udvalg, såvel som i det kommende arbejde i ministerierne med bekendtgørelser og vejledninger. Landsforeningen har altid søgt at bidrage med sin viden og erfaringen i sådanne processer.

Med venlig hilsen  
Landsforeningen LEV



Sytter Kristensen  
Landsformand

## Notat om National videns- og specialrådgivningsorganisation (VISO).

Landsforeningen LEV skal indledningsvis udtale, at landsforeningen i den nationale videns- og specialrådgivningsorganisation ser en historisk chance for at samle videns-, specialrådgivnings- og udredningsfunktioner. Landsforeningen ser en strømlinet National videns- og specialrådgivningsorganisation som en forudsætning for kommunalreformen, når det gælder mennesker med udviklingshæmning. Der skal tages de nødvendige skridt til at gøre denne organisation helstøbt ved at sikre, at VISO bliver

- En tæt og sammenhængende organisation med en koordinerende og fysisk samlet central enhed med en række fysisk spredte netværksenheder. VISO skal have en selvstændighed og uafhængighed af den statslige centraladministration. VISO skal have sin egen ledelse og bestyrelse. En faglig bestyrelse er ikke tilstrækkelig, og der skal under bestyrelsen etableres en række fagråd.
- Grundstammen for samarbejdet mellem social-, undervisnings- og sundhedssektoren på handicapområdet, hvorfor det skal præciseres nærmere, hvori bidrag fra undervisningsministeriets og sundhedsministeriets områder kan bestå. Landsforeningen kan på det sundhedsmæssige område eksempelvis pege på Videnscenter for psykiatri og udviklingshæmning i Århus og de to vidensenheder, når det gælder små og sjældne handicap i henholdsvis Århus og København.
- Afsæt for et fokus på handicapforskning i Danmark. Det er klart, at denne forskning bør sikres en basis i de egentlige forskningsmiljøer, men der kan i VISO ske en koordinering af de særlige sektorforskningsinitiativer på social-, undervisnings- og sundhedsområderne. VISO kan gives ressourcer til koordinering og til at indgå i handicapforskning, dvs. der forventes tilført særlige midler til VISO og midler til etablering af egentlige forskningsmiljøer.
- Organisationen, der samler specialrådgivnings- og udredningskompetence. Specialrådgivning og udredning, der udgår fra VISO, skal have mere end en vejledende funktion. Kommunerne bør forpligtes på at henvise til udredning. Kommunerne bør forpligtes på at følge den specialrådgivning og udredning, der bliver givet kommunerne eller brugerne af VISO. Kommunerne skal som et minimum forpligtes til at redegøre for den specialrådgivning og udredning, der er foretaget af VISO, og begrunde hvorfor de følger eller ikke følger den givne rådgivning og/eller udredning. Landsforeningen så gerne, at borgeren fik en direkte ret til at henvende sig til VISO med henblik på både specialrådgivning og udredning.
- Bindeleddet mellem videns-, specialrådgivnings- og udredningsfunktionen og de praktiserfaringer, som udspringer af virksomheden i de kommunale og regionale tilbud. Dette bindeled kan opnås dels via en forpligtelse til også direkte at skulle rådgive de kommunale og regionale tilbud dels ved, at VISO får mulighed for at vejlede kommuner og regioner om indholdet i det tilsyn med tilbuddene, der følger af den sociale lovgivning. Ligesom VISO med fordel vil kunne forestå en formel uddannelse af tilsynskonsulenter.

Landsforeningen ser også, at det kan ske ved at give VISO mulighed for at købe specialrådgivnings- og udredningsydelser i de kommunale og regionale tilbud.

Landsforeningen har i sit generelle høringssvar omkring lovforslagene i forlængelse af kommunalreformen fremkommet med en række specifikke punkter. Der er udover disse en række spørgsmål og mangler i forhold til de hidtidige udspil fra regeringen og socialministeriet, som er nødvendigt at få afklaret:

1. Det skal præciseres, at der skal være tale om en helhedsorienteret rådgivning, og at udredninger ikke må planlægges og gennemføres løsrevet fra en helhedsbetragtning. Endelig bør en relationistisk tilgang foreskrives.
2. Det skal præciseres, hvordan specialrådgivningen og udredningen skal foregå, bl.a. hvordan samarbejdet og kommunikationen med borgeren skal være, hvorvidt nærtstående personer skal inddrages, når der er tale om voksne, og hvordan forældre skal inddrages, når der er tale om børn og unge.
3. VISO dækker alle handicapgrupper. Som udgangspunkt overføres der kun ressourcer indenfor vidensfunktionen på nogle få afgrænsede områder. Der skal ske en præcisering af, hvordan alle handicapgrupper skal kunne dækkes i vidensfunktionen, så der også fra VISOs side kan ydes rådgivning og udredning bredt.
4. Landsforeningen forventer, at alle grupper med specielle og komplekse funktionsforstyrrelser vil blive omfattet af VISOs virksomhed. Landsforeningen forestiller sig således også, at der oprettes en særskilt videnseenhed under VISO med specifikt fokus på mennesker med udviklingshæmning. Tilbuddene efter lov om social service forudsætter ikke særlige diagnoser eller en præcis diagnose hos borgeren. Grundlaget er en vurdering af funktionsevnen.
5. Det skal præciseres, hvordan VISO skal håndtere afgrænsningen "de få mest specialiserede og komplicerede enkeltsager". Landsforeningen skal foreslå en pragmatisk løsning, der samtidig respekterer kommunale og regionale forskelle i videns- og erfaringsniveau. Det skal foreslås, at der vælges en "brugerstyret" tilgang, dvs. det er oplevelsesniveauet i praksis, der afgør om en sag er specialiseret og kompliceret. Det vil så være op til VISO at "tilbagevise" eller "afvise" sagen med den nødvendige vejledning til at komme videre. Det kan være med en henvisning til kommuner eller regioner, hvor specialrådgivning og udredning foregår uden for VISO. Derved får VISO også en netværksskabende funktion.
6. Når bidrag fra undervisningsområdet foreligger, skal der
  - følge en beskrivelse af, hvordan rådgivning og udredning om den specialpædagogiske bistand til småbørn skal koordineres/samordnes med den specialiserede småbørnsvejledning, der må være dækket af VISO, dvs. den rådgivning, der ligger udover PPRs rådgivning i kommunerne. De seneste par år har den specialpædagogisk-

ske rådgivning ligget i de kommunale PPR. Erfaringerne viser, at det de færreste PPR kontorer har magtet opgaven.

- ske en præcisering af, hvordan voksne udviklingshæmmede kan få en specialpædagogisk rådgivning og udredning hos VISO, der ligger udover den rådgivning og udredning, som kommer til at ske på specialundervisningscentre for voksne i kommunerne.
  - laves en beskrivelse af kommunikationscentrenes bidrag til VISOs virksomhed. Kommunikationscentre tilbyder en meget kompetent rådgivning og udredning, når det gælder personer med svære og sammensatte kommunikationsvanskeligheder og sensoriske forstyrrelser, herunder når det gælder afklaring af brug af IT hjælpemidler og andre kommunikationshjælpemidler.
7. VISO skal have mulighed for at hente, samordne og koordinere viden, specialrådgivning og udredning med enheder på sundhedsområdet. Landsforeningen skal her påpege, at Videnscenter for Psykiatri og Udviklingshæmning på Psykiatrisk Hospital i Risskov og andre har relevant ekspertise, når det gælder mennesker med udviklingshæmning.

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 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 passivside 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 af 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.

Før 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 triangel kultur-erhverv-turisme, dels triangel 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 tyndtbeholdt 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 u hensigtsmæssigt, 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 højt specialiserede 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 incitament i finansieringen af psykiatrien, vil være til stor skade for de svageste patientgrupper i psykiatrien.

## J.nr. 1-10-0013-04

### **1 Kommentarer til lovforslag til gennemførelse af strukturreformen.**

---

#### **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.

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](http://www.nja.dk)) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside ([www.arf.dk](http://www.arf.dk)) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside ([www.im.dk](http://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 indføjes 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 indføjes 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.



## J.nr. 1-10-0013-04

### **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](http://www.nja.dk)) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside ([www.arf.dk](http://www.arf.dk)) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside ([www.im.dk](http://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 erhvervsservice 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 erhvervsservice, som eksempelvis den rådgivning af virksomhederne, der i dag er i regi af de regionale erhvervsservicecentre kræver et højt kompetenceniveau. Det er derfor nødvendigt, at erhvervsservice på niveau med det, der i dag foregår i erhvervsservicecentre 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 erhvervsservice 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 erhvervsservice, hvorfor lovforslaget vil få direkte offentlige udgiftskonsekvenser, idet de kommuner der ikke vælger at lave erhvervsservice, kan overføre midlerne møntet på erhvervsservice til andre kommunale aktiviteter. Denne kommunale nedprioritering af erhvervsservice rejser et spørgsmål om, hvem der i kommunens sted skal udføre erhvervsservicen 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 erhvervsservice 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 socialfundsarbejdet 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 vækstfremme ikke alene begrænses til at medfinansiere aktiviteter; men at regionerne også skal kunne egenfinansiere vækstfremmeaktiviteter. 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 fortolkningstvivel eller uhenigtsmæssigheder.

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 udvalgsmøder**

Udvalgsmøderne er lukkede, og generelt er udvalgsmøderne undergivet de samme regler som hidtil. Det foreslås, at det overvejes, hvorvidt udvalgsmøderne 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). Værdiansættelsen af pensionsforpligtelsen skal også indgå, såvel for allerede pensionerede, som for aktive tjenestemænd. Også her vil det blive vanskeligt at skabe en værdiansættelse, 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 passivsideen 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 amtsdirektøremes 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

- Amtenes 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 mæglingsforslag 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 kollidere 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 200

## **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/frasalgs/udlejning til andre målgrupper.

## **Fællessekretariatets kommentarer til lovforslag på Trafikministeriets område:**

### **Forslag til lov om trafikskaber**

Nordjyllands Amts hørings svar 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 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. Derefter går de sammen med kommentarer 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](http://www.nja.dk)) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside ([www.arf.dk](http://www.arf.dk)) under punktet "strukturreform" og på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside ([www.im.dk](http://www.im.dk)).

### **Indstilling:**

Det indstilles:

- at Udvalget for Teknik og Miljø drøfter forvaltningens kommentarer til lovforslagene, og
- at udvalget videregiver sagen med eventuelle bemærkninger til drøftelse i Økonomiudvalget og Amtsrådet.

### **Bilag:**

- Amtsrådsforeningens 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 møde den 21. december 2004 blev følgende besluttet:*

Udvalget tiltrådte forvaltningens kommentarer til lovforslagene. Sagen fremsendes til drøftelse i Økonomiudvalget og Amtsrådet.

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 trafikal 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 snerydning, 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 lokaliseringsønsker 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 Fødevareministeriets område

### 1. Lov om ændringer af jordfordelingsloven, landdistriktsstøtten, lov om drift af landbrugsjorder og forskellige andre love på Fødevareministeriets 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

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 lovteksten, 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 varmeværker 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 virksomhedseksperter 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 renselanlæg, 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 renselanlæg og affaldsanlæg. Alternativt 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 grundvandets

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 erhvervsmæssige 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 fageksptiser 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 strukturreformen.

---

#### 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](http://www.nja.dk)) under "strukturnyt" på Amtsrådsforeningens hjemmeside ([www.arf.dk](http://www.arf.dk)) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside ([www.im.dk](http://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 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 ryg, 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 foreslages 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 plejebehov.

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 klageadgangen.

## 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 sundhedsberedskabet 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](http://www.nja.dk)) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside ([www.arf.dk](http://www.arf.dk)) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside ([www.im.dk](http://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 uhensigtsmæssig 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. pårørenderåd. 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 grønlændere, 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 særforsoget. 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.

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 døgnstaksten for et specialiseret botilbud fremover vil være en del højere end døgnstaksten 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) Føringelse 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 pårønderarbejde**

Lovforslaget omfatter ikke, hvorledes de koordinerende funktioner på sundhedsområdet, rådgivnings- og forebyggende funktioner, pårønderarbejde, 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/psykoedukation
- 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 distriktskykiatri**

Der bør i lovforslaget være en afklaring af begrebet "behandlende psykiatri", herunder at det er vigtigt med en præcisering af distriktskykiatriens 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 ambulat behandling, distriktskykiatri, 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 distriktskykiatrien 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 distriktskykiatriske 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 forsøgte 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](http://www.nja.dk)) under "strukturnyt", på Amtsrådsforeningens hjemmeside ([www.arf.dk](http://www.arf.dk)) under punktet "strukturreform" eller på Indenrigs- og Sundhedsministeriets hjemmeside ([www.im.dk](http://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 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 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 amtsligt 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 amtslige 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. Blandt 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 Sig 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 uhensigtsmæssigt, 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 museumsvesen", "tilskud til kulturelle formål", "musikarrangementer", "Nordjyske biografer", "Internationalt kulturudvekslingsamarbejde" 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.

## **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 amtslige 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 "Arntsrådet". 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

Trafikministeriet  
6. kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Att: Berit Gohr Kaptain

Dato: 7. januar 2005  
Deres ref.: 550-000001  
Vores ref.: 7019

### Høring over forslag til Lov om Trafikselskaber

Jernbanernes Arbejdsgiverforening (JA), der organiserer en række virksomheder omtalt i lovforslaget, har følgende bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale vedrørende forslag til Lov om Trafikselskaber:

Overordnet set er det positivt, at der med forslaget lægges op til etablering af færre og større trafikselskaber. Forhåbentlig sikres derved effektiv trafikplanlægning for større geografiske områder og en koncentration af den nødvendige ekspertise og erfaring vedrørende regional og lokal kollektiv trafik.

JA finder dog ikke forslaget om etablering af ét regionalt trafikselskab for Sjælland (og øerne) for hensigtsmæssigt. Der er behov for at målrette den fælles langsigtede planlægning af trafiktilbuddene i hovedstadsområdet, og der er i den sammenhæng for store forskelle på trafikopgaverne i hovedstadsområdet og i region Sjælland til, at ét samlet trafikselskab vil være en ideel løsning. JA anbefaler, at der fokuseres på sammenhæng i trafikplanlægningen indenfor hovedstadsområdet og at der af samme årsag åbnes mulighed for etablering af mere end ét trafikselskab på Sjælland med fokus på opgaverne i denne region.

JA savner en konkretisering i forslaget af hvor udbyderrollen og det politiske ansvar for Metroen endeligt vil blive placeret. I sammenhæng med ovennævnte forslag om et selvstændigt trafikselskab for hovedstadsområdet og for at sikre en sammenhængende trafikplanlægning vil det være naturligt, at det politiske ansvar også vedrørende Metroen forankres i et regionalt trafikselskab, hvor regionale/kommunale beslutningstagere i forvejen vil skulle tilrettelægge og koordinere kollektive trafiktilbud i regionen.

JA finder det hensigtsmæssigt, at der findes en ensartet løsning vedrørende ejerskabet af privatbanerne landet over. Vi hilser det derfor velkomment, at udgangspunktet i forslaget er en overførsel af privatbanerne til de nye regionale trafikselskaber og dermed ikke til staten. Målet må samtidig være, at de nye finansierings- og tilskudsmodeller ikke forringer grundlaget for en velfungerende privatbanedrift.

Vi har noteret os, at forslaget ikke i sig selv indebærer virksomhedsoverdragelser eller i en adskillelse af ejerskabet af henholdsvis drifts- og infrastrukturdelen. Samtidig følger det af bemærkningerne til forslaget, at trafikselskaberne med lovforslaget får en funktion som trafikfører i forhold til privatbanerne. Endvidere gives der mulighed for, at trafikselskabet kan fungere som infrastrukturforvalter efter reglerne herom i lov om jernbane.

Jernbanernes  
Arbejdsgiverforening

HTS · Handel, Transport  
og Serviceerhvervene  
Børsen  
1217 København K  
Telefon 70 13 12 00  
Telefax 77 33 46 11  
hts@hts.dk  
www.hts.dk

Sådanne fremtidige opdelinger af ejerskabet vedrørende infrastruktur og drift taler for, at ansvaret for overenskomster og lignende hverken helt eller delvist bør forblive i regi af de fremtidige trafik købere (trafikselskaberne), men helt overføres til privat regi. JA er part i en række kollektive overenskomster, der bl.a. dækker privatbanevirksomhederne. Privatbanerne er imidlertid samtidig omfattet af en række aftaler indgået af Amtsrådsforeningen. Endelig beskæftiger privatbanevirksomhederne et større antal tjenestemænd.

Det er nødvendigt, at der tages højde for de fremtidige ansættelsesforhold for personalet indenfor privatbaneområdet og for ansvaret for overenskomstindgåelse. Målet må være at sikre ens løn- og ansættelsesvilkår indenfor det skinnede område – og at operatørerne og ikke trafik køberne – varetager overenskomstansvaret i samarbejde med de forskellige forbund. Dette vil være såvel i trafikselskabernes, operatørernes som medarbejdernes interesse på sigt. JA deltager gerne i en nærmere dialog med ministeriet og øvrige interessenter herom.

Med venlig hilsen

Lars William Hansen  
Kontorchef

# Notat

550 - 000001 (33)

Rejsekort A/S

Til

6. januar 2005

Kopi til

Sagsbehandler: BLN  
Journal: 2.67.04.08/ D1358

Direkte telefon: 33 43 24 06

## Høring Forslag til Lov om trafikkselskaber

Forslag til Lov om trafikkselskaber er sendt i høring med frist 7. januar.

Rejsekort A/S har ikke bemærkninger til lovforslaget, men to bemærkninger af faktisk karakter til bemærkningerne til lovforslaget.

I bemærkningerne side 14 anføres:

*"Kommunernes fordele af trafikkselskabets ydelser kan defineres på flere måder. Det mest hensigtsmæssige skønnes at ville være kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikkselskabets transport- uanset om rejserne sker inden for den enkelte kommune eller uden for. En sådan opgørelsesmetode bliver dog i praksis først mulig ved implementering af det elektroniske rejsekort. Indtil da må tilskuddet fordeles efter andre metoder, der relaterer trafikproduktionen til de enkelte enheder i samarbejdet."*

For god ordens skyld skal det oplyses, at rejsekortet kan bidrage til at forbedre grundlag og opgørelsesmetoder inden for de rammer for korttilbud, som der nu foreligger.

Kunden vil få tre mulige korttyper at vælge imellem:

- Et **anonymt kort**, hvor brugerens identitet ikke fremgår. De anonyme kort fungerer i princippet på samme måde som taletidskort til

mobiltelefoner og kan eksempelvis lades op over internettet og på stationer mv.

- Et **persontilknyttet kort**, som kan benyttes af flere forskellige personer, men hvor der er tilknyttet en navngiven person, som typisk vil være betaleren. Til de brugertilknyttede kort vil der være mulighed for at tilknytte en betalingsordning, så der eksempelvis hver måned sendes en specificeret regning for månedens forbrug.
- Et **personligt kort** med billede, som da kun kan benyttes af den, der er på billedet. Disse kort skal bruges af folk, der rejser med en særlig rabat, f.eks. visse uddannelsessøgende.

Det forventes, at det **persontilknyttede kort** vil få en stor udbredelse, mens det **personligt kort med billede** vil være dyrere og mere tids- og omkostningskrævende at udstede. Dette kort forventes anvendt i mindre omfang. Det **anonyme kort** vil i sagens natur ikke kunne tilknyttes kunde- fordele som erstatning ved tabt kort osv. og forventes anvendt i mindre omfang.

Det vil således kun være muligt, at opgøre den enkelte kundes forbrug opgjort efter faktiske brug af trafikselskabets transport fuldstændigt for kunder med personligt kort. For de øvrige korttyper kan det faktiske forbrug på kortet opgøres, mens brugerne ikke nødvendigvis kan identificeres. For det **persontilknyttede kort** er betaleren identificeret, men det behøver ikke nødvendigvis at være den kunde, der bruger kortet. For det **anonyme kort** identificeres hverken den der betaler, eller den der foretager rejsen.

Det vil således være nødvendigt at supplere rejsekortdata med data indhentet uden for rejsekortsystemet for at kommunernes forbrug kan opgøres efter indbyggernes faktiske brug.

I bemærkningerne side 21 pkt 3.13 anføres i tredje afsnit:

*"Rejsekortet planlægges indført som elektronisk rejsehjemmel, til kollektiv trafik med busser, metro, og tog fra 2008, i første omgang i hovedstadsområdet, hvorefter rejsekortsystemet gradvist forventes indført i resten af landet frem til udgangen af 2009"*

Dette svarer ikke til det foreliggende oplæg til implementeringsplan, men den endelige implementeringsplan forhandles pt. med potentiel leverandør. Det er således ikke hensigtsmæssigt at anføre implementeringsplanen så

præcist i lovgrundlaget.

**Bent Lund Nielsen**





550-000001 (28)

**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 rute-nummererede 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 rutenummererede 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**

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

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

Rådhuset - 7500 Holstebro - Tlf: 9611 7503 - Fax: 9611 7002  
Hjemmeside: [www.holstebro.dk](http://www.holstebro.dk) - E-post: [Borgmesterkontoret@Holstebro.dk](mailto:Borgmesterkontoret@Holstebro.dk)  
CVR: 36102128

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](http://www.holstebro.dk) - E-post: [Borgmesterkontoret@Holstebro.dk](mailto:Borgmesterkontoret@Holstebro.dk)  
CVR: 36102128



# RIBE AMT

→ 6 KT

Amtsborgmesteren

J. nr. 04/6070

Den 06 JAN. 2005

Trafikminister Flemming Hansen  
Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

ORIGINAL

INDKOMMET  
07 JAN. 2005  
TRAFIKMINISTERIET

Kære Flemming Hansen,

Med Forslag til Lov om Trafikselskaber lægger regeringen op til at gøre billet- og takstfællesskabet mellem bus og tog – der i dag er frivilligt – til en lovmæssig forpligtelse med henblik på at sikre, at den enkelte passager oplever én rejse med én billet, uanset valg af transportmiddel.

Jeg skal i den anledning gøre opmærksom på, at vi i Ribe Amt har en særlig problemstilling omkring Fanøfærgen. Færgen har en pendlerfunktion for indbyggere på Fanø, der arbejder i Esbjerg. Lovforslaget giver ikke Fanøfærgen pligt til at indgå i et billet- og takstsamarbejde. Princippet om én rejse og én billet bør imidlertid også være gældende for Fanøfærgen, idet færgen for indbyggerne på Fanø fungerer som en "bus" og er en nødvendigt transportenhed i forbindelse med daglige rejser til/fra Fanø. I dag har vi en situation, hvor rejsende mellem f.eks. Sønderho og arbejdsstedet i Esbjerg skal være i besiddelse af både et buskort og et færgekort. Det er ikke hensigtsmæssigt. Jeg vil derfor opfordre til, at der i lovforslaget indarbejdes en forpligtelse for færge- og trafikselskabet til i sådanne afhængighedssituationer at indgå i takst- og billetteringssamarbejde.

Jeg kan desuden henlede din opmærksomhed på et andet lokalt forhold: Mandøbussen, der i dag betjener den offentlige servicetrafik mellem Mandø og fastlandet. Mandøbussen er – af praktiske hensyn – en traktor med tilkoblede passagervogne. Mandøbussen er i dag ikke undergivet lov om buskørsel eller lov om kollektiv trafik. I stedet sker kørslen efter tilladelse, meddelt af Justitsministeriet i starten af 80'erne. Det vil være hensigtsmæssigt, at den kommende Lov om Trafikselskaber omfatter offentlig servicetrafik som Mandøbussen. For Mandøboerne vil en lovmæssig regulering betyde, at Mandøbussen indgår i en plan for offentlig servicetrafik på linie med tilsvarende lokaliteter, har et fastlagt serviceniveau, en form for forsyningsgaranti og en mulighed for at indgå i det takstsystem, der gælder for trafikselskabet i øvrigt.

Jeg kan oplyse, at dette brev sendes efter aftale med Ribe, Fanø og Esbjerg kommuner.

Med venlig hilsen

Lasse Tønnes




**RÅDMANDEN FOR MAGISTRATENS 5. AFDELING**

 Rådhuset . Postboks 36 . 8100 Århus C . Telefon 8940 2330 . Fax 8940 2332  
 E-mail: raadmand@mag5.aarhus.dk

 Trafikminister Flemming Hansen  
 Frederiksholms Kanal 27  
 1220 København K.

Den 6. Januar 2005

Kære Flemming Hansen

I dit svar af 10. december til Borgmester Louise Gade vedrørende strukturreformens betydning for Århus Sporveje nævner du, at du ser frem til at høre kommunernes bemærkninger.

På den baggrund fremsendes vedlagt de bemærkninger Århus kommune har fremsendt til KL. som høringssvar til lovforslaget vedrørende trafikelskaber.

Jeg hører gerne dine bemærkninger hertil, og er naturligvis indstillet på at uddybe dem på et møde i Trafikministeriet.

Med venlig hilsen

  
 Peter Thyssen  
 Rådmand

 HSC  
 DNP ✓  
 LWI ✓  
 B21 ✓  
 Sidse ✓  
 PJA ✓  
 FM ✓  
 IM ✓

Den 16. december 2004  
DLN 89402335

### **Århus Kommunes bemærkninger til lovforslag vedr. kollektiv trafik**

Vedlagt fremsendes Århus Kommunes bemærkninger til forslag til lov om trafikkselskaber.

Der skal især peges på tre hovedproblemstillinger, der er af afgørende betydning for Århus Kommune overordnede holdning til oprettelsen af regionale trafikkselskaber

Det drejer sig om:

1. Et kommende regionalt trafikkselskab skal overtage hele Århus Sporveje, dvs. store dele af trafikkselskabsdelen og hele busselskabsdelen med de dertilhørende aktiver/passiver og rettigheder/forpligtelser. Endvidere skal busselskabet sikres en ret til selv at byde på opgaven ved et eventuelt udbud.
2. Deltagende kommuner i et regionalt trafikkselskab bør sikres en indflydelse, der afspejler deres finansieringsandel.
3. Fastlæggelsen af antallet af trafikkselskaber i den enkelte region bør tage udgangspunkt i en kollektiv trafikplan, således at fastlæggelsen sker ud fra en faglig vurdering. Kan der ikke opnås enighed mellem de involverede kommuner og regionen bør afgørelsen træffes af trafikministeren

I fht. punkt 1 er det helt afgørende for Århus Kommune, at det er hele Århus Sporveje der overføres, idet Århus Kommunes vil stå med store økonomiske problemer, hvis man efterlades et driftsselskab med mange tjenestemænd uden at have retten til at bestemme, hvem der skal udføre kørslen i Århus Kommune – og vel og mærke uden at have lovhjemmel til en egenproduktion af kollektiv trafik.

Det bør derfor i lov om trafikkselskaber præciseres, at busselskabsdelen overføres til det regionale trafikkselskab, der ifølge lovens bemærkninger netop gives en ret til at have egenproduktion. Det bør endvidere sikres, at busselskabet ved et eventuelt udbud som minimum får ret til at byde på busdriften i Århus Kommune.

Dette er vigtigt af hensyn til det nuværende personale i Århus Sporveje. Det fremgår således både af Århus Kommunes personalepolitik og af statens personalepolitik, at ved udbud og udlicitering skal den nuværende offentlige enhed, der udfører opgaven, have mulighed for at byde på opgaven i form af et internt bud, idet det bør sikres, at den samlede opgavevaretagelse ikke bliver dyrere.

I fht. punkt 2, er det afgørende for Århus Kommune, at kommunen sikres en indflydelse i det kommende trafikkselskab, som modsvarer den andel af trafikkselskabets udgifter, som Århus Kommune kommer til at dække. Derfor bør Århus Kommune sikres 1 plads i bestyrelsen og dernæst skal stemmewægten hos dette medlem svare afspejle Århus Kommunes andel af den samlede finansiering.

Alternativt bør der indsættes en mindretalsbeskyttelse, der sikrer, at et mindretal der står for f.eks. 1/2 af trafikkselskabets finansiering ikke umiddelbart kan nedstemmes i

væsentlige sager. I sådanne tilfælde skal mindretallet kunne kræve beslutningen godkendt i den pågældende kommunes kommunalbestyrelse.

For så vidt angår punkt 3, så fremgår det af lovforslaget, at afgørelsen af, hvor mange trafikskaber der skal oprettes i de enkelte regioner alene er tillagt regionsrådenes forberedelsesudvalg.

Århus Kommune finder det afgørende, at det lovgivningsmæssigt sikres, at fastlæggelsen af antallet og grænserne for de kommende regionale trafikskaber sker på baggrund af en vurdering trafik- og pendlerstrømme. Der bør derfor udarbejdes kollektive trafikplaner for de enkelte områder, som kan danne baggrund for denne fastlæggelse. Såfremt der opstår uenighed mellem regionsrådenes forberedelsesudvalg og de berørte kommuner bør sagen forelægges ministeren til beslutning.

Generelt kan det oplyses, at der samlet set i Århus Sporvejes trafikskab og busselskab er ansat ca. 957 personer, hvoraf de 787 er tjenestemænd. Den samlede pensionsforpligtelse er pr. 1. januar 2004 opgjort til ca. 467 mio. kr. De samlede fysiske aktiver er opgjort til ca. 329,5 mio. kr. Netto er der således tale om et passiv på ca. 137,5 mio. kr.

#### **Bemærkninger til lovforslag vedr. kollektiv trafik**

Der er to lovforslag som dækker området kollektiv trafik for Århus Kommunes vedkommende. Det drejer sig om det generelle lovforslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen og forslag til lov om trafikskaber.

Århus Kommune har følgende bemærkninger.

#### **1. Lov om visse proceduremæssige spørgsmål m.m.**

##### ***Århus Kommunes driftsselskab***

Det fremgår af lovforslagets § 3, at "den eller de myndigheder, hvortil en opgave overføres i henhold til lovgivningen vedrørende kommunalreformen, overtager den 1. januar 2007 de aktiver og passiver, der udelukkende er knyttet til varetagelsen af en opgave, en myndighed har varetaget efter de ulovbestemte regler om kommunernes opgavevaretagelse, og som har en nær og naturlig tilknytning til den opgave, der overføres i henhold til lovgivningen vedrørende kommunalreformen".

Dernæst fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at rettigheder og pligter ligeledes overføres samt, at reglerne for overførsel af personale svarer til de regler, der fastsættes med hensyn til overførsel af aktiver og passiver samt rettigheder og pligter.

Det er helt afgørende for Århus Kommune, at hele Århus Sporveje – dvs. både store dele af trafikskabsdelen og hele busselskabsdelen overføres til det fremtidige trafikskab inkl. passiver og aktiver samt rettigheder og pligter.

Dette skal ligeledes ses i lyset af, at Århus Kommune som følge af lovforslaget om trafikskaber ikke længere lovligt kan varetage opgaven, men at det regionale

trafikselvskab har lovhjemmel til egenproduktion af busdrift. Ovenstående bestemmelse om overførsel af opgaven forudsætter således også, at den overtagende myndighed lovligt kan varetage opgaven.

Endvidere skal det sikres, at busselskabet efter overførsel til det regionale trafikselvskab og i tilfælde af udbud lovmæssigt sikres en ret til selv at byde på opgaven. Dette skal ske af hensyn til personalet. Det fremgår således både af Århus Kommunes personalepolitik og af statens personalepolitik, at nuværende offentlige enhed, der udfører opgaven skal have mulighed for at byde på opgaven i form af et internt bud, idet det bør sikres, at den samlede opgavevaretagelse ikke bliver dyrere.

Det bør derfor i lov om trafikselvskaber præciseres, at busselskabsdelen overføres til det regionale trafikselvskab, der ifølge lovens bemærkninger netop tildeles en ret til egenproduktion. Samt at busselskabet ved udbud har ret til at byde på driften, se forslag til formulering under bemærkninger vedr. egenproduktion og ret til at byde.

## **2. Lov om trafikselvskaber**

### ***Antallet af trafikselvskaber i regionen***

Af § 1 fremgår det, at "hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikselvskaber" Endvidere fremgår det af lovforslagets bemærkninger, at regionsrådenes forberedelsesudvalg er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 oprettes mindst et trafikselvskab. Forberedelsesudvalget bestemmer således trafikselvskabernes geografiske udbredelse på baggrund af høring af kommunerne.

Det er vigtigt, at lovgivningen giver kommunerne så stor indflydelse på afgørelsen om antallet og placeringen af trafikselvskaberne som muligt.

Dernæst er det vigtigt, at fastlæggelsen af antallet og grænserne for trafikselvskaberne sker på baggrund af en vurdering af trafik- og pendlerstrømme, udbygningsplaner m.m. således at de nuværende koordineringsproblemer og den manglende sammenhæng i kørslen fjernes.

Der bør derfor allerede nu igangsættes et analysearbejde af de trafikale mønstre m.m. i Danmark. Med henblik på en koordinering af dette arbejde foreslås det, at trafikministeren nedsætter et landsdækkende kollektivt trafikråd bestående af repræsentanter fra Trafikministeriet, Banestyrelsen, kommunerne og amterne. Rådet skal - udover at sikre koordineringen af det lokale arbejde - udarbejde en overordnet trafikplan for den kollektive trafik i Danmark.

I Århusområdet er der planer om i et samarbejde mellem Århus Amt og Kommuneforeningen i Århus Amt snarest at udarbejde en samlet trafikplan for Østjylland. Denne plan forudsættes at indgå det kommende regionale forberedelsesudvalgs videre arbejde.



### **Trafikskabets organisering**

I lovforslagets § 2 fremgår bestemmelse om trafikskabets organisering. Konstruktionen er ikke tilfredsstillende for Århus Kommune, idet man i modellen kun får 1 medlem i repræsentantskabet og man er ikke garanteret en plads i bestyrelsen.

Uanset om det kommende trafikskab, som Århus Kommune bliver en del af et trafikskab, som dækker hele Region Midt eller et trafikskab, der dækker en mindre del af regionen, vil Århus Kommune være den deltagende kommune, der har det største forbrug af trafikskabets trafikydelser. Århus Kommune bærer således også den største del af finansieringen af selskabets aktiviteter. Alene af den grund bør Århus Kommune garanteres en plads i bestyrelsen på lignende måde som Ålborg Kommune ifølge af vedtægterne for Nordjyllands Trafikskab er garanteret 1 plads i bestyrelsen.

Der næst bør fordelingen af stemmevægt i bestyrelsen afspejle det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser. Sagt med andre ord. Århus Kommune skal have indflydelse efter den andel af trafikskabets ydelser, man jvf. § 3 skal finansiere. Ellers vil Århus Kommune kunne stå i en situation, hvor man finansierer størstedelen af udgifterne, men kun har 1 eller i værste fald ingen ud af 9 stemmer i en bestyrelse.

Alternativt bør der indsættes en mindretalsbeskyttelse, der sikrer, at et mindretal der står for f.eks. 1/2 af trafikskabets finansiering ikke umiddelbart kan nedstemmes i væsentlige sager. I sådanne tilfælde skal mindretallet kunne kræve beslutningen godkendt i den pågældende kommunes kommunalbestyrelse.

### **Godkendelse af tilskud til trafikskabet**

Det fremgår af § 3, at trafikskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og region. Tilskudsfordelingen besluttet af trafikskabet og godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. Samt at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser.

Problemet med denne konstruktion er parallel til ovenstående problematik om trafikskabets organisering. Hvis Århus Kommune skal finansiere udgifterne efter det forholdsmæssige forbrug af trafikskabets ydelser, så skal kommunen have den tilsvarende indflydelse.

Hvis dette ikke sker, vil Århus Kommune stå i en uheldig situation, hvor der kan besluttes noget mod Århus Kommunes vilje i både bestyrelsen og i repræsentantskabet, hvor man kun har 1 medlem. Mens man skal finansiere en forholdsmæssig stor andel af udgifterne ved denne beslutning, idet man har et forholdsmæssig stort forbrug af trafikskabets ydelser. Omvendt kan andre kommuner ligeledes blokerer for ønsker fra Århus Kommune om nyinvesteringer m.m.

Det afgørende for Århus Kommune er derfor, at indflydelse og finansieringsansvar følges ad, således at Århus Kommunes indflydelse og finansieringsansvar fastlægges ud fra det forholdsmæssige forbrug.

Der henvises derfor til ovenstående bemærkning om trafikskabets organisering.

### ***Bycentre uden banebetjening***

I bemærkningerne til lovforslagets § 3 fremgår det, at "det forventes, at trafikskaber vil vælge en tilskudsfordeling, hvor regionerne bliver ansvarlige for privatbanerne samt for et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter.

Problemet med denne formulering, er at kommunerne nu skal finansiere buslinier, der har karakter af regionale linjer, men som samtidigt har en banebetjening. Dette er ikke hensigtsmæssigt, idet finansieringsansvaret for denne regionale bustrafik bør ligge hos regionen.

Formuleringen foreslås derfor ændret til at "Regionerne finansiere evt. privatbanestrækninger og det overordnede regionale busnet i regionen".

Under alle omstændigheder skal dette sammenkædes med de igangværende DUT-forhandlinger, idet der bør være sammenhæng mellem, hvilke ruter kommunerne fremover skal finansiere og den DUT-kompensation der skal gives.

### ***Fastlæggelse af linjeføring og kørselsomfang***

I forligsteksten i aftalen om strukturreformen fremgår det, at "den enkelte kommune sikres mulighed for at påvirke udbuddet af busruter inden for egne grænser mod at påtage sig en betydelig del af finansieringsansvaret herfor". Dette fremgår ligeledes af lovforslagets bemærkninger. Men i selve lovteksten fremgår dette ikke, det fremgår derimod, at trafikskabet varetager "koordineringen og planlægningen af "offentlig service trafik".

Det foreslås derfor, at der i § 5 tilføjes, "at trafikskabet skal samarbejde med de enkelte kommuner om planlægningen og fastlæggelsen af busruter og linjeføringen af disse inden for kommunernes egne grænser. Oprettelse og fastlæggelse af lokale ruter i kommuner vil ske efter ønske fra den enkelte kommune, idet kommunerne finansierer de lokale ruter".

### ***Egenproduktion og ret til at byde***

Det fremgår af forligsteksten, at "Al bustrafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd".

Samtidig fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at "langt størstedelen af den kollektive bustrafik er i dag drevet af busvognmænd på udbudte entreprenørkontrakter. Uden for hovedstadsområdet har der dog ikke i lovgivningen været krav om, at busdriften skal sendes i udbud, og der har derfor været mulighed for egenproduktion, som fx. i Århus Sporveje".

Endvidere står der i bemærkningerne, at "trafikskaberne vil endvidere have mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer, jf. at myndighedens egenproduktion er undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivet og forordning 1191/69's regler".

Århus Kommune ønsker som nævnt tidligere, at det i lov om trafikskaber præciseres, at det nye regionale trafikskab forpligtes til at overtage Århus

Kommunes busdriftsselskab, dvs. aktiver og passiver, rettigheder og pligter inkl. bygninger, busser, medarbejdere, tjenestemandforpligtelser osv.

Samtidig skal busdriftsselskabet lovgivningsmæssigt sikres mulighed for at byde på egne opgaver, som eventuelt udbydes af det regionale.

Der bør således indsættes et afsnit i lovgivningen som indarbejder teksten i lovforslagets bemærkninger om egenproduktion i trafikskabet, samt åbner mulighed for at trafikskaberne kan afgive "eget bud" på busdriften:

"Nuværende kommunale busdriftsselskaber overdrages til det regionale trafikskab, som de pågældende kommuner bliver medlem af. Såfremt et trafikskab har egenproduktion, og der gennemføres udbud, skal det pågældende driftsselskab have mulighed for at byde på disse opgaver.

Bestemmelsen kan passende indsættes i § 5.

#### **Takster og billetteringssystemer**

Det fremgår af lovforslagets § 6, at trafikskabet fastsætter takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af trafikskabet. Det fremgår endvidere af stk. 2, at trafikskabet skal sikre, at der inden for trafikskabets område er mulighed for at anvende samme billet, uafhængig af om passagererne benytter busser eller tog.

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget og i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser er det præciseret, at kompetencen til at fastsætte takster omfatter fastsættelse af priser, rabatter og zonestruktur inden for trafikskabets grænser.

Omkring billetteringssystemer er der behov for en præcisering i bemærkningerne. HUR, DSB, metroen og to trafikskaber på Sjælland samt to trafikskaber i Jylland har et aktuelt samarbejde omkring etablering af et Rejsekort, og disse selskaber indgår som aktionærer i Rejsekortet A/S. Store dele af Vestdanmark har ikke valgt rejsekortet som fremtidens takstsystem.

På den baggrund er det vigtigt, at der i bemærkninger til lovforslaget præciseres, at intet trafikskab/jernbanevirksomhed må etablere et billetteringssystem/vælge en teknologi, som er hindrende for, at der efterfølgende kan indgås aftaler, der sikrer, at passagererne kan købe én billet til rejser med busser og tog. Endsiges intet trafikskab/grupper af trafikskaber må tvinge et andet trafikskab til at anvende en bestemt teknologi/et bestemt produkt.

Ligeledes er det vigtigt, at det i bemærkninger til lovforslaget præciseres, at der i det forestående udvalgsarbejde om de nuværende takstsystemer tages udgangspunkt i, at det er de enkelte trafikskaber, der har beslutningskompetence til fastsætte billetteringssystemer og takster.

Af bemærkningerne til § 6 fremgår, at trafikskaberne fra 1. januar 2007 forpligtes til at have indgået aftaler med jernbanevirksomheder om billetsamarbejde, baseret

på den aftalemodel i Bus & Tog samarbejdet, der anvendes udenfor hovedstadsområdet.

Bus & Tog samarbejdet er i dag baseret på et frivilligt samarbejde. Når det i bemærkninger til loven er præciseret, at der er en forpligtelse til at indgå et samarbejde, kræver dette yderligere en præcisering. En fremadrettet aftalemodel omkring Bus & Tog samarbejdet må ikke påføre trafikelskaberne en økonomisk byrde i forhold til de nuværende aftaler i Bus & Tog regi.

### **Takstkompetence og takststigninger**

Det fremgår af lovforslagets § 6, at taksterne ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Århus Kommune mener som udgangspunkt, at dette er et u hensigtsmæssigt indgreb i det lokale selvstyre.

Konsekvensen heraf er, at Århus Kommune mister muligheden for at gennemføre generelle miljø- og bypolitiske tiltag via takster i den kollektive trafik. Århus Kommune ønsker derfor, at der skabes muligheder for at fastsætte taksterne indenfor bykernen i de større kommuner, idet disse har helt andre trafik hensyn end andre kommuner.

Fastholdes bestemmelsen bør der ved fastlæggelsen af reglerne for opgørelsen af denne fremskrivningsprocent, tages hensyn til de generelle pris- og lønstigninger, der er gældende indenfor trafikområdet.

### **Rejsekortet (§ 27)**

Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget afsnit 3.13 fremgår, at rejsekortet skal udgøre en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der planlægges over en årrække at erstatte de nuværende billetteringssystemer. Det fremgår endvidere, at rejsekortsystemet forventes indført i hovedstadsområdet fra 2008 og indført i resten af landet i 2009.

Formuleringerne i bemærkningerne skal ændres til "kan".

Baggrunden herfor er, at store dele af Vestdanmark ikke har truffet beslutninger om fremtidens billetteringssystem, og dermed ikke besluttet at indføre det rejsekort, som Rejsekortet A/S aktuelt er i gang med at etablere.

Omkring implementeringen af rejsekortet bør det derfor præciseres, at rejsekortsystemet forventes indført i hovedstadsområdet fra 2008 og hos øvrige parter i Rejsekort A/S i 2009.

### **Kontrolafgifter og løn**

Af § 29 fremgår, at kontrolafgifter udstedt til passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel, kan inddrives ved udpankning.

Ved inddrivelse af ikke betalte kontrolafgifter i DSB's S-tog, er der særlige bestemmelser om, at der er mulighed for at foretage lønindholdelse i forbindelse med inddrivelsen. Det tilsvarende er gældende for inddrivelse af ikke betalte P-afgifter i de kommunale P-kontrol ordninger.

For at sikre trafiksekskaberne, de bedste muligheder for at inddrive ikke betalte kontrolafgifter, skal § 29 udbygges med en bestemmelse om muligheden for lønindholdelse ved inddrivelse af kontrolafgifter.

