



DATATILSYNET

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

1. hørings
2. hørings
6. hørings

16. december 2004

Vedrørende høring over lovforslag i forbindelse med strukturreformen, Trafikministeriets j.nr. 300-4, 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

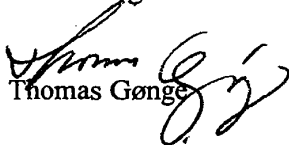
- forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart (Konsekvensrettelser som følge af kommunalreformen), Trafikministeriets j.nr. 300-4,
- forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, 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 trafikselskaber, 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.

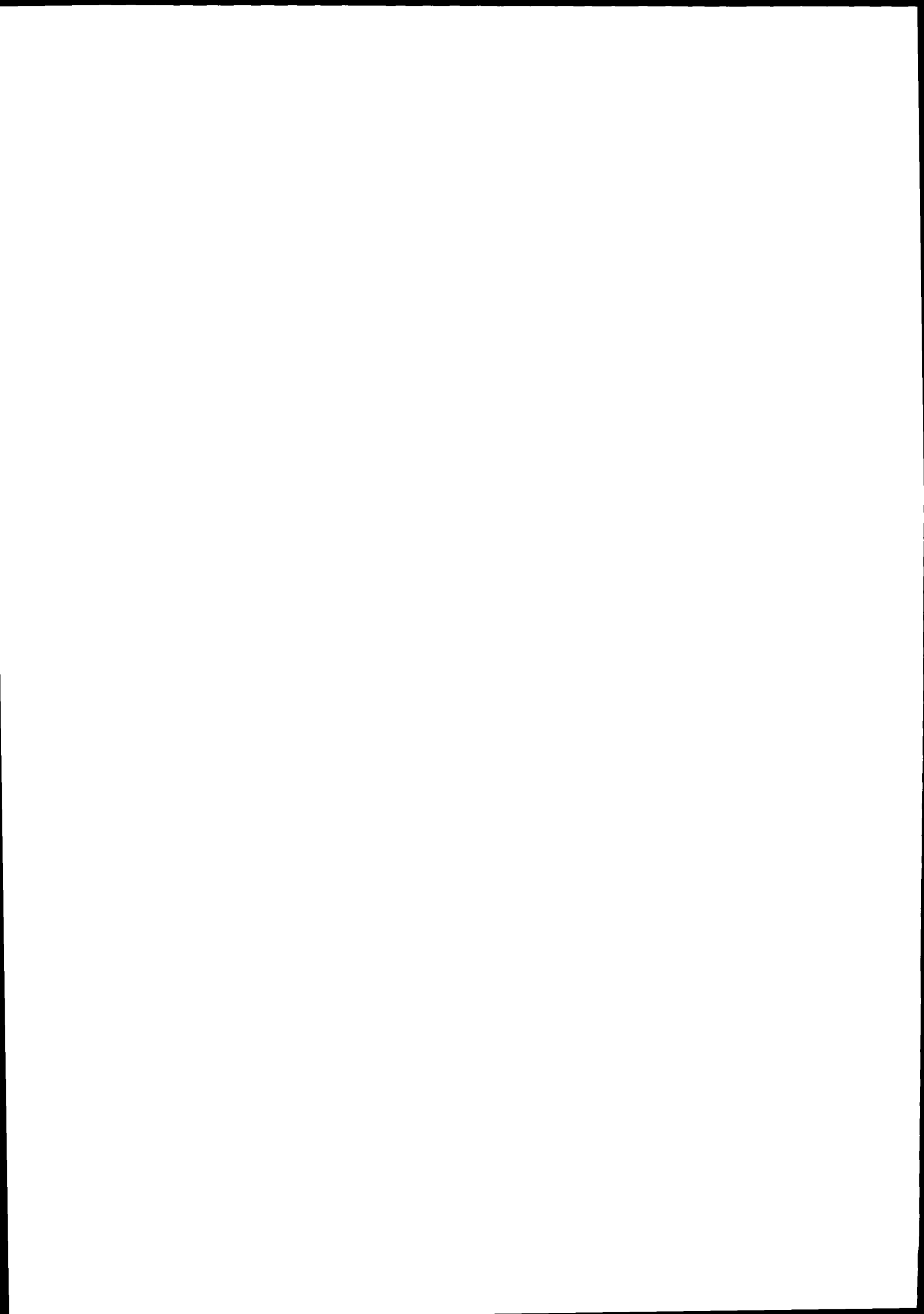
Datatilsynet har ikke i øvrigt bemærkninger til de fremsendte lovforslag.

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

Med venlig hilsen


Thomas Gønge

(11)
300-4





Amtsråds-foreningen

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

07-01-2005
J.nr. 208-457529-002
Sagsbehandler
Begitta Blahaut
Tel. 3529 8178
E-mail: bmb@arf.dk

Høring af forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart (udmøntning af kommunalreformen)

Trafikministeriet har sendt forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart i høring.

Med udkast til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, visse love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart overføres amternes opgaver vedrørende kystbeskyttelses- og havnelovene samt i visse love om digeanlæg til kommunerne. Lovforslaget indeholder endvidere ændringer i lov om færgefart, idet amternes mulighed for at drive færgefart ophæves.

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

På både havne- og lufthavnsområdet gælder, at de nye kommuner skal overtage opgaverne, eventuelt ved oprettelse af kommunale fællesskaber.

Som følge af amternes nedlæggelse skal aftaler mellem amter, kommuner og/eller kystbeskyttelseslag ændres.

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

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø
E-post: arf@arf.dk
Tlf. 3529 8100
Fax 3529 8300

(35)
300-4

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

Ved udfærdigelsen af lov om havne i 1999 fik amtsråd mulighed for at deltage i driften af en havn ved at deltage i et kommunalt fællesskab, bl.a. af hensyn til den da forestående overdragelse af statshavne og for at opretholde havne af afgørende betydning for egnsudviklingen.

Både Viborg og Sønderjyllands amtsråd indgår i sådanne kommunale fællesskaber med henholdsvis Hanstholm og Skærbæk kommuner for at drive de tidligere statshavne i Hanstholm og Rømø som kommunale selvstyrehavne. Som følge af amternes nedlæggelse skal disse kommunale fællesskaber ophæves, og når den nye kommunalinddeling er kendt, må de kommuner, hvori havnene er beliggende, afgøre, om de kan drive havnene selvstændigt eller vil søge nye kommunale fællesskaber oprettet. Lov om færgefart giver staten, amtskommuner og kommuner mulighed for at varetage færgedrift ved enten at drive færgeruter selv eller ved at indgå aftale om at yde andre betaling for driften af færgeruter. Som følge af amternes nedlæggelse foreslås loven ændret, således at kun staten og kommuner fremover får denne mulighed.

De færgeruter, der i dag varetages af amter og kommuner i fællesskab, vil efter lovens ikrafttrædelse kunne varetages af de involverede kommuner alene. Der er dog ingen forpligtigelse for kommunerne til at opretholde færgeruter.

I et regionalt udviklingsperspektiv kan det være en vigtig interesse at opretholde færgedrift i udkantsområder og til øer.

Regionsrådet bør derfor have mulighed for at drive og indgå i driftsfællesskaber for færger og gives mulighed for at finansiere en sådan drift.

Amtsrådsforeningen finder, at det af lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, visse love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov

om færgefart bør fremgå, at regioner kan drive færger og tildeles midler til at forestå en sådan drift.

Side 3

Med venlig hilsen

Kristian Ebbensgaard

Leo Ellgaard

Kopi til:

Samtlige amter

KL

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune



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 trafikskaber. 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 trafikskaberne organisering
 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.

Trafikskaberne etablering

Lovforslagets §1 pålægger regionsrådenes forberedelsesudvalg at oprette
 trafikskaber og overlader det til forberedelsesudvalgene at bestemme
 skaberne 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 trafikskaberne 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 3060

www.kl.dk

1/5

(45)

550-1

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 trafikselskabernes organisering.

Af lovforslagets §2 stk. 3 fremgår det, at kommunale medlemmer til trafikselskabets 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 trafikselskabernes 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 trafikselskabets 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 uhensigtsmæssige i at udpege kommunale bestyrelsesmedlemmer alene efter forholdstalsvalg. Hensynet til et fornuftigt og rimeligt grundlag for samarbejde i trafikselskaberne 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 trafikselskaber, 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 trafikselskaber 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 trafikskaberne 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 trafikskabet, da kontrakten almindeligvis omfatter flere ydelser end læskærme – f.eks. informationsstandere.

Trafikskabernes 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 lovteksten. Her fremgår derimod, at trafikskabet 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. Trafikskabet 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 trafikskabernes 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 trafikskabernes planlægning også vil indgå i kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner. KL foreslår derfor, at ikke alene trafikskaberne men også kommunerne høres i forbindelse med trafikplanens udarbejdelse.

Også når det gælder trafikskabernes plan for serviceniveauet henvises der i bemærkningerne til §9 til sammenhængen med den kommunale planlægning. Dertil kommer, at det er kommunerne og ikke trafikskabet 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 bustrafik 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 tjenestemandspensioner for medar-

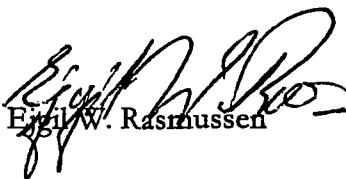
bejdere, der har været ansat i de kommunale driftsenheder. Gennemsigtigheden i selskabernes økonomi og konkurrenceforholdene på markedet kan således tænkes at medføre, at det vil være hensigtsmæssigt at forholde sig særskilt til tjenestemandspensionsproblematikken for de berørte tjenestemænd i Odense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



Finansminister Thor Petersen
Finansministeriet
Christiansborg Slotsplads 1
1218 København K

DUT-forhandlingerne om strukturreformen

KL har d.d. afgivet de fleste 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

Weldekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/1

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

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

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

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

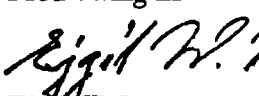
KL modtog ultimo oktober 2004 størsteparten af lovforslagene vedr. strukturreformen med tilhørende DUT-notater. DUT-forhandlingerne blev påbegyndt umiddelbart herefter.

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

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

3. januar 2005

N O R D J Y L L A N D S A M T



*om kystbesk.
sidste side*

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.

550-1 (51)

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 gennearbejdede 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/sektorområder

I det følgende redegøres der først for høringssvarene vedr. de mere overordnede/generelle lovforslag. Herefter følger høringssvarene vedr. lovforslagene på de enkelte sektorområder.

2.1 Forslag til lov om visse proceduremæssige spørgsmål i forbindelse med kommunalreformen

Konsekvenser i forhold til overførsel af aktiver og passiver

Med udgangspunkt i lovforslaget skal samtlige aktiver og passiver i amterne værdisættes og fordeles efter et nettoprincip i forhold til, hvor stor en andel regioner, kommuner og stat overtager af amternes opgaveportefølje.

Problemer i den forbindelse vil bl.a. være at gennemføre en værdifastsættelse af aktiver som veje, bygninger mv. der ikke hidtil har været værdisat til sådanne formål.

Det er vigtigt, at de endnu ikke foreliggende retningslinier for denne værdifastsættelse bliver gennemskuelige og retfærdige i den forstand, at der for den afgivende myndighed, som skal "pakke" aktiver og passiver, bliver mulighed for at foretage en rimelig afvejning.

I praksis vil det blive sådan, at de fleste fysiske aktiver kan henføres til opgaver, mens passiv siden må fordeles forholdsmæssigt efterfølgende. Dette rejser spørgsmålet om, hvilken fordelingsnøgle der skal anvendes for at få en ligelig fordeling. Efter lovbemærkningerne er det forudsat, at fordelingen mellem myndigheder på forskellige niveauer sker efter udgiftstyngden. Det fremgår dog ikke, om der skal anvendes brutto- eller nettodriftsudgifter ved fastlæggelsen af udgiftstyngden. Det mest nærliggende er formodentlig, at der anvendes bruttodriftsudgifter, da der skal overføres aktiver til de driftsopgaver, som skal varetages på de forskellige områder. Hvis der anvendes nettodriftsudgifter, vil regionernes andel af socialområdet f.eks. ikke veje med, da området skal takstfinansieres.

Et særligt problem vil i øvrigt opstå i forbindelse med den del af de sociale institutioner, der i lovforslaget forudsættes drevet regionalt i en overgangsperiode, mens ressourcerne straks overføres til kommunerne. Finansieringen forudsættes herefter at ske ved takstbetalinger fra kommunerne til regionen. Hvordan skal fx bygningsværdien i denne situation håndteres i forhold til den forudsatte 100% fordeling af aktiver og passiver?

Som alternativ til fordeling efter "nettometoden" skal en enklere metode foreslås:

- Amternes låneportefølje i sin helhed bør overdrages til regionerne, som så får refunderet den statslige og kommunale andel af låneydelserne. Modellen har den betydelige fordel, at

regionerne bevarer amternes nuværende relationer til långiverne, og at regionerne vil blive udstyret med en vis startvolumen i låneporteføljen.

- Regionerne bør overtage amternes pensionsforpligtelser fuldt ud. Modellen forudsætter, at der skaffes finansiering til at dække forpligtelserne. Modellen vil umiddelbart lette en del af problemstillingen nævnt ovenfor med værdisætning og fordeling.
- Deponerede midler bør frigives og indgå i amternes likvide midler ved regnskabsafslutningen i 2006. Der bør være deponeringsfritagelse for de myndigheder, som overtager leje- og leasingkontrakter.

Ansættelsesretlige konsekvenser

Det er Nordjyllands Amts mål at personaleoverdragelsen sker ud fra:

- At alle medarbejdere er ligeværdige og stilles ens uanset hvor man er ansat i dag
- At sikre medarbejderinddragelse i processen
- At medarbejderne så tidligt som muligt i processen får afklaret hvilket job de har 1. januar 2007.

Af hensyn til ligeværdigheden er det væsentligt, at lovgivningen udformes således, at alle medarbejdere der overgår til nye enheder er omfattet af regler, der sikrer alle samme information og indflydelse. Det vil fx sige at de medarbejdere der overdrages fra amtet til kommuner og som dermed er omfattet af lov om proceduremæssige spørgsmål i hele processen inddrages på samme måde og i samme omfang som de medarbejdere der i forvejen er ansat i kommunerne, og som dermed er omfattet af lov om kommunal inddeling (hvis kommunen indgår i en kommunesammenlægning).

Af hensyn til medarbejderinddragelsen og en tidlig afklaring er det væsentligt, at lovens bestemmelser om fortrolighed præciseres således at den enkelte medarbejder under hele forløbet kan inddrages i processen.

Af hensyn til en så tidlig afklaring som muligt bør det overvejes om processen kan fremrykkes således at alle personalemæssige spørgsmål er afklaret i maj 2006 også i de tilfælde, hvor delingsrådene kommer i funktion. En tidlig afklaring er væsentlig ud fra en personalepolitisk betragtning og af hensyn til fastholdelse af medarbejderne således at amtets opgaver kan løses frem til udgangen af 2006.

2.2 Forslag til lov om regionernes finansiering

I lovforslaget er forudsat, at regionernes økonomi opdeles skarpt i tre kasser, hvoraf de to, nemlig sundhedsområdet og "øvrige udviklingsopgaver", finansieres af bloktilskud fra staten, aktivitetsbaseret tilskud fra stat og kommuner og endelig faste tilskud fra kommunerne. Socialområdet forudsættes hovedsageligt takstfinansieret.

Selvom det ikke er nærmere uddybet i lovforslaget, forudsættes det formodentlig, at både drift og anlæg finansieres indenfor disse samlede økonomiske rammer. I forbindelse med opretholdelse af en hensigtsmæssig anlægsaktivitet, vil det være nødvendigt med en adgang til lånoptagelse. For at sikre kalkulationerne i forbindelse med tilbagebetaling af lån, er det endvidere nødvendigt med forudsigelighed i finansieringen, og herunder efterregulering af finansieringskilderne i forbindelse med fx ændrede løn- og prisforudsætninger eller i forbindelse med ændringer i de kalkulatoriske udgifter.

Det forekommer ulogisk, at bidragene fra kommunerne – fastsat som beløb pr. indbygger – ikke kan forhøjes udover den fastsatte ramme for det enkelte år, uden økonomiske straffesanktioner. Der bør være mulighed for at regionerne kan øge det kommunale bidrag uden efterfølgende sanktioner.

I lovforslagets bemærkningsdel anføres det, at driften af institutioner på social- og undervisningsområdet skal finansieres fuldt ud af kommunerne, bortset fra nogle særlige administrative opgaver. Det fremstår uklart, hvordan disse særlige administrative opgaver skal

nistrative opgaver. Det fremstår uklart, hvordan disse særlige administrative opgaver skal finansieres.

I lovforslagets bemærkningsdel anføres det, at administrationen af regionernes likvide beholdninger evt. skal adskilles mellem regionens tre opgaveområder. Dette vil være særdeles vanskeligt at håndtere i praksis, ligesom det vil medføre unødige omkostninger, såfremt et likviditetsmæssigt underskud indenfor ét område ikke kan dækkes af et likviditetsmæssigt overskud på et andet område.

I de opstillede beregninger vedr. bloktilskuddet til regionernes udviklingsopgaver i lovforslagets bemærkningsdel, bør der ske en opsplitning af bloktilskuddet til kollektiv trafik og finansieringen af øvrige udviklingsopgaver, idet der er tale om vidt forskellige driftsområder.

Finansieringen på sundhedsområdet anses for unødigt kompliceret, uden 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-regionråd 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 passagerfracfald end forventet, uforudsete stigninger i tilbudspriserne o. lign.). Det kan give et økonomisk styringsproblem og en forkert prioritering.

2.5 Forskellige lovforslag på erhvervs- og beskæftigelsesområdet

Forslag til lov om erhvervsfremme og ophævelse af lov om kommuners og amtskommuners deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter

Overordnet set er det positivt, at de fremtidige regioner får kompetencen på erhvervsfremmeområdet i forhold til den regionale udvikling, men reglerne for yderligere kommunal bør gøres mere klare og automatiske.

For at regionerne skal kunne varetage denne opgave er det derfor nødvendigt, at regionerne får stillet de nødvendige ressourcer til rådighed. Som følge heraf er det kritisabelt, at de beregninger, der foreligger i lovforslaget omkring regionernes administration af EU's Socialfonde ikke tager hensyn til de konkrete opgaver, regionerne fortsat skal udføre i forbindelse med vejledning og indstilling til nationalt niveau. Det er derfor uforståeligt at 2/3 af de ressourcer Amterne i dag anvender på denne opgave overgår til staten og kun 1/3 af de amtslige ressourcer på dette område overgår til de fremtidige regioner.

Regional vækst og erhvervsfremme er en meget bred opgave, hvorfor det på ingen måde er tilfredsstillende, at § 9 i lovforslaget er en udtømmende liste over de aktiviteter regionerne kan medfinansiere på erhvervsfremmeområdet. Desuden er det ikke tilfredsstillende, at regionerne kun kan medfinansiere aktiviteter på erhvervsfremmeområdet, og ikke har mulighed for at kunne egenfinansiere disse. Endelig er det uacceptabelt, at regionerne ikke må have ejerskab af selskaber, anparter 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 triangeln kultur-erhverv-turisme, dels triangeln 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 uddannelsesudbud 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 kommunikationsinstitutterne. En mere hensigtsmæssig finansiering, hvis tilbuddene ønskes bevaret på længere sigt, vil være den finansieringsmodel, der er lagt op til for de lands- og landsdelsdækkende institutioner, idet problematikken er nøjagtig den samme. En kombination af objektiv basis-finansiering og takstbetaling vil i højere grad sikre borgerne behov for ydelser og tilbuddenes bæredygtighed, ligesom der sikres mere ensartede tilbud landet over uanset økonomisk niveau hos de enkelte kommuner.

Der kan næppe opnås faglig og økonomisk bæredygtighed på voksenspecialundervisningsområdet i kommunerne. For at sikre bevarelsen af tilbuddene og et sammenhængende tilbud for den voksne målgruppe uden delt myndighedsansvar og dermed risikoen for "gråzoner" forslås en regional forankring. Voksenspecialskolernes virke hører i virkelighedens verden tæt sammen med

kommunikations-institutternes virke, hvor personer på skift har brug for bistand fra en skole og et institut.

Modellen fra det sociale område, hvor institutionerne i udgangspunktet overføres til regionerne, og at der senere i samarbejde med kommunerne drøftes om og hvorvidt de bør være kommunale, vil med fordel og samme argumentation kunne gælde også for specialundervisningen – både børne- og voksenområdet.

Der indgår en udvidelse af klageadgangen til også at gælde den nuværende kommunale specialundervisning for børn samt også at gælde for voksenspecialundervisningen. Men for specialundervisning for voksne videreføres den nuværende klageadgang – det vil sige, at der udelukkende kan klages over retslige forhold. For at sikre borgernes retssikkerhed bør der være klageadgang, som for børnespecialundervisningen, både over manglende henvisning og over selve foranstaltningen. Det skønnes at være uhensigtsmæssigt, at Undervisningsministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan påklages.

I forhold til børnespecialundervisningen er det vigtigt, at flest mulige børn og unge undervises i nærmiljøet og i bedste fald i regi af den almene folkeskole. Større kommuner end i dag kan og bør derfor også løfte en større del af den vidtgående specialundervisning, som i dag er et amtligt ansvar, f.eks. de nuværende enkeltintegrerede elever, specialklasser mv. Der gøres dog opmærksom på, at der vil være 1-2% af børnene, som fortsat vil have brug for de højt specialiserede tilbud, der i dag varetages af primært de amtslige specialskoler, som i følge lovforslaget overgår til beliggenhedskommunen. Bortset fra de allerstørste kommuner vil de nye og større kommuner fortsat ikke selv have den nødvendige, kritiske masse, hvorfor der vil skulle laves aftaler over kommunegrænser for at sikre det nødvendige elevgrundlag til de højtspecialiserede og omkostningstunge tilbud. Børn og unge vil således enten blive undervist på kryds og tværs af kommunegrænser, hvilket ikke giver den entydige ansvarsplacering og gennemsigtighed, der er ønsket, eller der vil blive forsøgt etableret tilbud lokalt, men uden den nødvendige specialisering og høje faglighed. Specialskolerne foreslås 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.

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 egne dele.

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 adgangs begrænsninger. Amtsvejenes adgangs begrænsninger er under konstant pres fra lokale interesser i forbindelse med virksomheders lokaliseringssønsker eller udlæg af nye boligområder. Det anbefales at loven sikrer fastholdelse af en høj standard for hele eller dele af det nedklassificerede vejnet, eksempelvis de rutenummererede veje og de veje, som krydser de kommende kommunegrænser.

Det fremgår ikke af de fremlagte lovændringer hvilken myndighed, der fremover skal varetage nettet af nationale og regionale, rekreative cykelruter. Det anbefales at dette spørgsmål afklares gennem loven.

2. Lov om kystbeskyttelse

Ændringer:

Lovforslaget indebærer en yderligere opsplitning af den i dag komplicerede myndighedsudøvelse i sager vedr. kystbeskyttelse. En sag efter kystbeskyttelseslovens § 1 skal fremover behandles af 3 instanser (Kystdirektoratet, Skov- og Naturstyrelsen og kommunen) mod tidligere 2 instanser. — ?

De danske kyster er en værdifuld ressource, hvor beskyttelses- og benyttelsesinteresserne til stadighed må afvejes overfor hinanden. Amterne har gennem regionplanlægningen hidtil gennemført en sammenhængende planlægning, dækkende bl.a. behovet for kystbeskyttelse. Efter lovforslaget overføres og opsplittes denne planlægning til de enkelte kommuner.

Kommentarer og anbefalinger:

Denne opsplitning vil svække helheden i opgaveløsningen. Den logiske konsekvens må følgelig være, at en statslig landsplanlægning overtager styringen af den kommunale planlægning på området. Det anbefales at der tages initiativ til at sikre at opgaverne på dette område fremover løses helhedsorienteret og med så få instanser involveret i sagsbehandlingen som muligt.

13. december 2004

Storstrøms Amt

STORSTRØMS AMT

Amtsborgmesteren



Trafikministeren
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Storstrøms Amt
Parkvej 37
4800 Nykøbing F
tmf@stam.dk
Telefon 54 84 48 00
Telefax 54 84 47 04
www.stam.dk

Afklaring af retstilstanden m.h.t. vedtægtsændringer i forbindelse med Det falsterske Dige og Det lollandske Dige

04 JAN. 2005

Kære Flemming Hansen

Sagsnr. 04-012842
Dok.nr. 109269

Trafikministeriet har som led i kommunalreformen udarbejdet udkast af 30. november 2004 til forslag om konsekvensrettelse af kystbeskyttelsesloven. Med rettelsen overføres amternes opgaver efter loven til kommunerne.

Direkte
Email

Udvalget for Teknik og Miljø har samtidig konstateret, at den gamle anlægslov fra 1873 vedrørende det lollandske digelag og det falsterske digelag i følge udkastet fortsat opretholdes også ved opgavernes overdragelse til kommunerne.

Udvalget skal i den forbindelse pege på, at Storstrøms Amt allerede i brev af 9. marts 1995 foreslog Trafikministeriet at ophæve det gamle lovgrundlag således, at administrationsgrundlaget i forbindelse med Det lollandske Dige og Det falsterske Dige blev kystbeskyttelsesloven.

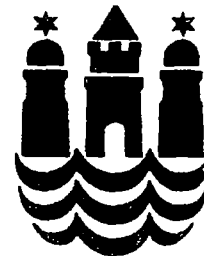
Der er i den gamle anlægslov fra 1873 ikke hjemmel til at fastsætte nye vedtægter for de nævnte digelag. Amtet har derfor i en verserende sag om vedtægtsændringer for det falsterske digelag måttet basere sin kompetence til at fastsætte nye vedtægter på en såkaldt retssædvane, som ministeriet har konstateret i brev til amtet af 6. april 2001. Retssædvanens eksistens er ikke fastslået ved domstolene, og retsgrundlaget med hensyn til kompetencen til at fastsætte nye vedtægter må vurderes som usikker.

Det er udvalgets opfattelse, at der er behov for et mere klart retsgrundlag for administrationen i forbindelse med disse digelag navnlig nu, hvor denne skal overgå til kommunerne. Udvalget skal derfor opfordre til, at administrationsgrundlaget vedrørende det lollandske digelag og det falsterske digelag fremover bliver kystbeskyttelsesloven.

Venlig hilsen

Bent Normann Olsen
Amtsborgmester

300-4 (21)



→ 1, 2, 6. KT

Trafikminister
Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

*Kystrådsk. p. 6 -
forudsået af
kommunestyret.*

Dato: 7. januar 2005

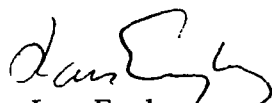
Høringssvar om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen

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 trafikkselskaber

I henhold til lovforslaget om trafikkselskaber, skal der på Sjælland oprettes et trafikkselskab. Kommunerne skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

Københavns Kommune finder, at finansieringsmodellen er mangelfuld og uklar. Det er umuligt at gennemskue, hvorvidt der er råd til samme busbetjening af københavnere 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 formentlig alene være tale om, at S-busserne er et regionalt ansvar.

Kommunerne skal bidrage med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter samt udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Lokale busruter, som kun betjener en kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruternes trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendling mellem de pågældende kommuner.

Københavns Kommune finder ovennævnte finansieringsmodel mangelfuld og uklar. Og det er på den baggrund umuligt at gennemskue, hvorvidt forudsætningen om opretholdelse af det nuværende aktivitetsniveau kan ske inden for den nuværende økonomiske ramme.

Trafikministeriet har oplyst, at der er foretaget beregninger der viser, at Københavns Kommune vil kunne opretholde aktivitetsniveauet inden for den nuværende økonomiske ramme.

Det har dog ikke været muligt for Københavns Kommune at få udleveret disse beregninger. HUR har oplyst, at det på det nuværende uklare grundlag ikke er mulighed for at kunne bekræfte eller afkræfte, hvorvidt

forudsætningen holder.

I dag betaler Københavns Kommune i henhold til udskrivningsgrundlaget ca. 25 pct. af udgifterne til busdrift i HUR, mens kommunen ifølge lovudkastet fremover vil få ansvaret for ca. 50 pct. af regionens buspassagerer. D.v.s. Københavns Kommunes driftstilskud pr. passager meget skønsmæssigt 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 taks kompetencen. Det betyder, at der i fremtiden skal være et takstfællesskab, som går ud over de regionale grænser, og hvor indtægtsfordelingen bestemmes af Trafikministeren. Hvordan denne konstruktion vil påvirke det samlede Trafikelskabs økonomi, og hvorledes de regionale tilskud skal bestemmes, er uklart.

Regeringen har fastlagt, at taksterne ikke må stige udover den almindelige pris- og lønregulering. Samtidigt skal aktivitetsniveauet opretholdes. Det er de samme forudsætninger, der er lagt på HURs budget for 2005 og 2006, hvilket indebærer et årligt, lånefinansieret driftsunderskud på 120

mio. kr.

Konsekvensen er derfor, at enten vil kommunerne i Hovedstadsområdet skulle øge deres betaling til busdriften med 120 mio. kr. årligt fra 2007, eller også skal der ske reduktioner i serviceniveauet.

Endelig skal det bemærkes, at der er et udestående spørgsmål om, hvem der fremover skal have ansvaret for at betale den gæld, der oparbejdes i HURs busdrift i disse år.

Trafikskabets planlægning og koordinering

Den kollektive trafik på Sjælland (tog, bus og Metro) udgør tilsammen udgør en sammenhængende kollektiv trafik system. Københavns Kommune finder ikke, at lovforslaget sikre den fornødne koordinering.

Der er en stor grad af sammenhæng mellem boligernes og arbejdspladsernes lokalisering og trafik. Derfor er der i Hovedstadsområdet indført et princip om stationsnærhed i forbindelse med lokalisering af større arbejdskraftintensive arbejdspladser, publikumsintensive indkøbs- og kulturinstitutioner mv. For at sikre en så optimal afvikling af trafikken, herunder anvendelse af kollektiv trafik, er det derfor helt afgørende, at der ikke bare er en god koordinering mellem regionplaner og trafikplaner, men også i planlægningen trafikarterne i mellem. Dette var en væsentlig årsag til at danne HUR, hvor netop denne sammenhæng blev fremhævet. HUR kunne på den baggrund lave den første samlede trafikplan for alle trafikarter i koordination med regionplanen i juni 2004. Denne sammenhæng forsvinder, og der redegøres ikke for, hvorfor dette behov ikke længere er til stede eller hvorledes behovet kan opfyldes inden for den foreslåede lovgivning.

Forslag til Lov om ændring af lov om offentlige veje

Af lovforslaget fremgår, at det overordnede vejnet samles i staten, mens lokalt orienterede veje overgår til kommunerne. Det nævnes herunder eksplicit, at staten skal have ansvaret for:

- Veje, der indgår med betydelig vægt i industri- og erhvervscentres logistik og distributionssystemer
- Veje, der trafikalt og funktionelt hænger sammen med det internationale vejnet, specielt set i lyset af den stigende internationale handel og behovet for effektiv afvikling af transittrafikken gennem Danmark
- Vejstrækninger, der indebærer varetagelse af opgaver med henblik på at understøtte et fleksibelt arbejdsmarked, herunder opgaver som følge af øget pendling.

Københavns Kommune støtter princippet om, at Staten påtager sig ansvaret for et udvidet, sammenhængende statsvejnet, og kommunerne får ansvaret for de lokalt orienterede veje. Kriterierne, der ligger til grund for delingen af amtsvejene mellem kommune og stat, finder Københavns Kommune hensigtsmæssige.

I Københavns Kommune er der ikke hidtil blevet skelnet mellem amts- og kommuneveje. Københavns Kommune kan ud fra lovforslaget se, at staten ikke agter at overtage vejstrækninger, som Københavns Kommune finder falder indenfor kriterierne for statsveje. Det finder Københavns Kommune uacceptabelt.

Der findes i dag ikke amtsveje som sådan i Københavns Kommune, da man ikke hidtil har fundet det nødvendigt med en opdeling i amtslige og kommunale veje. Set i lyset af intentionerne med strukturreformen, har Københavns Kommune gennemgået byens vejnet og er af den opfattelse, at et antal veje ville have været amtsveje, hvis der havde været både en selvstændig kommune og et selvstændigt amt.

Københavns Kommune finder, at følgende veje er "amtsveje" og opfylder de kriterier, der er opstillet i lovforslaget for en statslig overtagelse:

- Helsingørmotorvejens forlængelse mod centrum til Øster Søgade
- Hillerødmotorvejens forlængelse mod centrum til Nørre Søgade
- Holbækmotorvejens forlængelse mod centrum til og med Kalvebod Brygge
- Amagermotorvejens forlængelse mod centrum til og med Scandia-gade.

På denne baggrund finder Københavns Kommune, at staten bør overtage ovennævnte veje. Derudover finder kommunen, at staten må overtage ansvaret for forbindelsen mellem Københavns Havn og det overordnede vejnet, herunder Motorringvejen, Øresundsbron og Helsingør-Helsingborg.

Endelig finder Københavns Kommune, at en eventuel fremtidig forbindelse af Helsingørmotorvejens indføring med Amagermotorvejen bør være en statsvej.

I forbindelse med forslagens ændring af vejlovgivningen er offentliggjort en liste over amtslige veje, som foreslås overtaget af staten. Listen indeholder ikke veje i Københavns Kommune uagtet, at Københavns Kommune i dag er såvel kommune som amtskommune – og at mange af de kommunale vejstrækninger har både en overordnet funktion og en langt større trafik end det øvrige amtslige vejnet. Samtidig er vejnettet ind til København af stor betydning for pendlingen af arbejdskraft til mange store virksomheder i regionen.

I Bilag 1 er gengivet de objektive forhold for de vejstrækninger som Københavns Kommune har foreslået, at staten overtager. Til sammenligning er medtaget forholdene for Aarhus – Grenaa vejen, som skønnes at være den mest sammenlignelige af de amtsveje som er nævnt i lovforslagets liste over amtsveje, der skal overtages af staten.

Det er Københavns Kommunes opfattelse, at de af Københavns Kommune foreslåede vejstrækninger opfylder de af trafikministeriet opstillede ob-

jektive kriterier bedre end Aarhus – Grenaa vejen gør jf. vedlagte bilag 1.

Ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart

I det omfang Københavns Amt har varetaget kystsikringen og digeanlæggene, overgår opgaven nu til kommunen. Man bør derfor være opmærksom på, at dette er en ekstra opgave for Københavns Kommune, der kan komme på tale på de lavt beliggende områder på Vestamager.

Bilag 1 Skema over vejstrækninger i Københavns Kommune der lever op til kriterierne for det overordnede vejnet

	Indgår i erhvervscentres logistik	Funktionel sammenhæng med internationalt vejnet	Understøtter fleksibelt arbejdsmarked	Forbindelse til havne, lufthavne og grænseovergange	Sikre sammenhæng i overordnet vejnet
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	



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. Rokering i udvalg (Folkeoplysningsudvalget).

Forsamlingen tilsluttede sig, at denne sag og sagen på tillægsgagsordenen, som var udsendt efter fristens udløb, blev optaget på dagsordenen for mødet.

Der var enighed om at behandle sagerne i følgende rækkefølge:

BR 26/05 blev behandlet som punkt 3.

BR 27/05 blev behandlet som punkt 4.

Dagsordenen blev herefter godkendt.

Nr. 1

BR 1/05. Høring om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen
Indstilling om, **at** vedlagte høringssvar om lovforslagene i forbindelse med kommunalreformen godkendes

(Økonomiudvalget)

I forbindelse med Økonomiudvalgets behandling af sagen fremsatte Konservative og Socialistisk Folkeparti nedenstående ændringsforslag.

Ændringsforslagene blev tillige med sagen fremsendt til behandling i Borgerrepræsentationen uden yderligere stillingtagen.

Ændringsforslag fra Konservative:

"Sidste afsnit på s. 6 og første afsnit på s. 7 udgår af det generelle høringssvar til indenrigs- og sundhedsministeren."

1. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti:

"2. afsnit under overskriften "Udvikling i hovedstaden" på s. 3 i det generelle høringssvar til indenrigs- og sundhedsministeren udgår og bliver erstattet af følgende:

"Vi finder ideen om udformning af regionale vækstfora rigtig, men finder fokusering på randområderne uhensigtsmæssig i hovedstadsområdet." "

2. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti:

"Efter ordet "nærdemokrati" i sidste afsnit på s. 9 i det generelle høringssvar til indenrigs- og sundhedsministeren tilføjes følgende:

".., herunder også muligheden for øget kompetence til lokaludvalgene." "

Konservatives ændringsforslag bortfaldt som følge af stemmelighed. 23 stemte for og 23 stemte imod. 3 undlod.

For stemte: C, D, O, V, V2 og Ø.

Imod stemte: A og F.

Følgende undlod at stemme: B.

1. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti blev forkastet med 33 stemmer imod 13. 3 undlod.

For stemte: F og Ø.

Imod stemte: A, C, D, O, V og V2.

Følgende undlod at stemme: B.

2. ændringsforslag fra Socialistisk Folkeparti blev forkastet med 32 stemmer imod 14. 3 undlod.

For stemte: F, V2 og Ø.

Imod stemte: A, C, D, O og V.

Følgende undlod at stemme: B.

Indstillingen blev herefter godkendt med 44 stemmer imod 5.

For stemte: A, B, C, D, F, O, V og V2.

Imod stemte: Ø.

Konservative ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"Konservative finder, at Regeringens forslag om organisatorisk at adskille beskæftigelsesområdet og det sociale område er yderst fornuftigt. Derfor kan vi ikke tiltræde høringsskrivelsens afstandtagen fra en sådan adskillelse af de to områder."

Socialistisk Folkeparti ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"Efter SF's opfattelse er det falsk varebetegnelse at kalde reformen for en decentralisering. Der er tværtimod tale om den største centralisering og privatisering af varetagelsen af den offentlige sektors opgaver siden afskaffelsen af enevælden i 1849.

Reformen medfører en voldsom centralisering af en lang række opgaver især på planlægnings- og miljøbeskyttelsesområdet samt på skatteområdet, mens den på en række andre områder fjerner opgaver fra en aktiv politisk styring ved enten at lægge opgaverne over i statslige selvejende institutioner eller privatisere dem. SF vil arbejde for at de kommende regioner får tillagt et langt større ansvar især på planlægnings- og miljøområderne. Samtidig vil vi arbejde for at regionerne får ret til at udskrive skat, så de kan få det fulde ansvar for såvel indtægter som udgifter til deres opgavevaretagelse.

Endelig beklager SF at reformen ikke giver mulighed for den opdeling af Københavns kommune i mindre kommuner med omkring 30- 50.000 indbyggere, der ville kunne give borgerne den bedste service i dagligdagen og den mest gennemskuelige deltagelse i de lokale demokratiske processer.

Med disse supplerende bemærkninger har SF valgt at tilslutte sig det afgivne høringsvar."

Dansk Folkeparti ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"Dansk Folkeparti kan støtte det overordnede høringsvar. DF er tilhænger af større borgerindflydelse, mere demokrati og større brugerdeltagelse. En løbende dialog mellem Regeringen og Københavns Kommune er nødvendig. København skal foruden de i høringsvaret nævnte selskaber, råd og udvalg, også være re-

præsenteret i bestyrelsen i KL.

HUR. Vi er enige i et selskab for tog, busser og Metro og dermed en administration til afløsning for HUR.

Der er dog flere af bemærkningerne, som vi ikke er enige i.

Beskæftigelsesområdet. DF mener ikke, at lovforslagene på området vil gøre det vanskeligt, at få svage grupper, herunder indvandrere og efterkommere ind på arbejdsmarkedet.

Sundhedsområdet. Vi er ikke enige i de negative holdninger, der gives udtryk for. Det lyder ikke korrekt, at der skulle mangle 450 mio. kr. til sygehusene i den kommende hovedstadsregion. Vi afventer svaret fra Indenrigsministeriet til vor sundhedspolitiske ordfører i Folketinget Birthe Skaarup vedrørende 450 mio.kr.

Erhvervsfremmearbejdet. DF mener ikke, at det, at den kommende Hovedstadsregion bliver mindre skader erhvervsfremmearbejdet i Wonderful Copenhagen og Copenhagen Capacity.

Trafik. DF er ikke enig i bemærkningen, om at det af Trafikministeren fremlagte forslag ikke vil kunne fungere hensigtsmæssigt i et storbyområde som HUR-området."

Bente Frost, Venstre 2 ønskede følgende protokolbemærkning medsendt høringsvaret:

"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.

Én 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, ældegeråd 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:

" Strukturreformen bidrager ikke til at skabe bedre sammenhænge, og mere demokrati og velfærd i samfundet.

Regeringens og Dansk Folkepartis forlig om strukturreformen vil yderligere forstærke privatisering, selvejende institutioner, fælleskommunale selskaber og taxameterbudgettering.

Regeringens erklærede hovedformål med strukturreformen er, at skabe større enheder, så der bliver større "markeder", hvor private firmaer kan udføre velfærdsopgaver. Altså øget privatisering og udlicitering, og mindre indflydelse for det enkelte menneske.

Når der ikke er overensstemmelse mellem brugere af institutionerne/virksomhederne og befolkningen, agerer institutionerne som var de private virksomheder, hvad enten de kan score profit eller ej.

Enhedslisten finder det centralt at velfærdsinstitutioner skal bevares i offentligt regi, styret af politikere, som er lydhøre overfor vælgerne og brugerne.

Hvis strukturforliget bliver realiseret, vil en meget stor del af de kommunalt og amtsligt ansatte blive flyttet.

Enhedslisten finder det centralt, at Løn- og ansættelsesvilkår ikke må forringes, jobbet skal ligge indenfor en rimelig afstand fra tidligere arbejdsplads/bopæl, og der er brug for den enkeltes kvalifikationer i det nye job.

Et menneske, der har brug for/bruger offentlig service, skal have klare minimumsrettigheder. I forhold til kvaliteten af, og afstanden til den lokale daginstitution, skole, plejehjem og sygehus.

Der er nogle områder hvor der er for et stort befolkningsunderlag og specialiserede institutioner (specialundervisning, genoptræning, bo- og beskæftigelsestilbud til handicappede samt sindslidende). Disse tilbud skal placeres på regionalt niveau eller - såfremt et større befolknings grundlag er nødvendigt af hensyn til fagligheden - i et samarbejde mellem regionerne.

Enhedslisten finder det vigtigt, at Specialiserede institutioner skal sortere under politisk valgte regioner eller i samarbejde mellem disse.

Hele strukturreformen tænkes gennemført uden inddragelse af borgerne. Strukturreform var slet ikke på tale under sidste folketingsvalgkamp og kun et mindre antal kommuner har afholdt lokale folkeafstemninger om hvorvidt de skal sammenslutes eller med hvem. Det vil sige at man laver en voldsom stor ændring af samfundets geografiske inddeling, en ændring af opgavefordelingen og en markedsføring af velfærdssystemet hen over hovedet på befolkningen kort tid før der skal være folketingsvalg.

Enhedslisten mener, at demokrati er centralt i det danske samfund – også når det gælder indretningen af lokale og regionale niveauer. Enhedslisten mener, at der er behov for tre niveauer, et lokalt niveau, et regionalt niveau og det landsdækkende. Enhedslisten lægger vægt på at alle tre niveauer er direkte demokratisk valgte, og har skatteudskrivningsret. Enhedslisten finder det centralt, at evt. kommune og amtssammenlægninger følges op af en demokratisk decentralisering inden for dels evt. nye større kommuner, dels indenfor eksisterende kommuner, f.eks. København. I København bør der således indføres folkevalgte bydelsudvalg, der er talerør for bydelene.

Enhedslisten mener principielt at alle ungdomsuddannelser bør samles på det regionale niveau, hvor alle ungdomsuddannelser kan arbejde sammen, under demokratisk kontrol.

For København betyder strukturreformen bl.a. stor usikkerhed om sundhedsvæsenet og den kollektive trafik.

Strukturreformen betyder, at hovedstadens sundhedsvæsen vil mangle næsten en halv milliard kr. Disse penge kan kun hentes med serviceforringelser og lukning af institutioner, sengeafsnit m.m. i hovedstadsområdet.

Sundhedsvæsenet kommer ikke under direkte demokratisk kontrol, idet det reelt bliver regeringen der kommer til at styre sundhedsvæsenet gennem finansiering. Strukturreformen betyder en totalt uigennemskuelig organisering af den kollektive trafik på Sjælland.

Det nye sjællandske 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

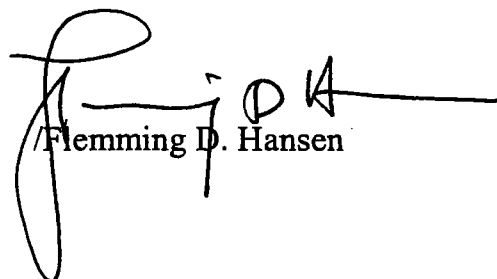
regionale planlægning via vækstfora modellen, og det er et stort demokratisk tab.

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 høringsvaret. Det blev samtidig tilkendegivet, at man i denne sag vil acceptere længere protokolbemærkninger, end det normalt er tilfældet, uden at det dog kan danne præcedens.

Mødet sluttede kl. 18.45


Lars Engberg


Flemming D. Hansen

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Borgerrepræsentationens Sekretariat
Rådhuset 1599 København V.
tlf. 33 66 21 21 fax: 33 66 70 00
E-mailadresse: brsek@of.kk.dk
Internetadresse: www.copenhagencity.dk



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Dato	Journal nr.	Henv. til	Direkte tlf.	E-Mail
4. januar 2005	KL. 04.11.00. 036	Frank Thomsen	7989 8889	frth@ribekom.dk

Ribe Kommunes høringssvar om 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 den 30. november 2004 sendt forslag til lovændringer angående ovennævnte i høring, og i fortsættelse heraf fremsendes følgende bemærkninger til forslaget.

Kystbeskyttelse

1. De nuværende regionale opgaver vedrørende kystbeskyttelse overgår til kommunerne.
2. Det overordnede ansvar og myndighedsudøvelsen på kystbeskyttelsesområdet varetages fortsat af staten. For at sikre overgangen vil staten i en overgangsperiode på fire år overtage det økonomiske tilskud, som måtte være afsat i de amtslige budgetter til formålet. Dette tilskud overføres fra staten til konkrete kystbeskyttelsesprojekter i overgangsperioden.

Umiddelbart medfører forslaget, at det økonomiske ansvar for forstærkning af diger og disses vedligeholdelse på sigt pålægges de kommuner, hvori anlæggene er beliggende. Hvis det er sigtet i en ny opgavefordeling, vil det medføre en helt urimelig byrde for en del af de nye kommuner, herunder kommunerne langs Vadehavet.

Set i relation til prognoser om fremtidens klima med vandspejlsstigninger på op til 0,5 meter, samt forventninger om flere ekstreme vejr-situationer med storme og kraftigt nedbør, må det antages, at der skal ske en forstærkning af de nuværende diger, for at opretholde en acceptabel sikkerhed for befolkningen og værdierne, og dermed en beskyttelse af de nuværende kultur-værdier.

Endvidere må det antages at skader efter storme vil tage til i hyppighed og omfang, og påføre de berørte kommuner betydelige udgifter, som tidligere var et statslig og regional anliggende.

Anlægs-mæssigt.

Problematikken kan eksemplificeres ud fra den igangværende forstærkning af Rejsby og Ballum diger, en samlet strækning på ca. 16 km med en samlet pris på ca. kr. 47,2 mio. Der er her indgået en fordelingsaftale, baseret på en sjettedelsnøgle, hvor staten bidrager med 3/6, amtet med 2/6 og kommunen med 1/6.

edre l
vise
de

Borgmesterkontoret

Giørtz Plads 6760 Ribe - Tlf. 79898989 - Fax. 79898990 - www.ribekommune.dk

Sjattedelsnøglen er i øvrigt den finansieringsform stat/amt/kommune har været enige om historisk.

Ovenstående eksempel indikerer, at der fortsat vil være behov for en statslig finansiering af kystbeskyttelsen, idet de berørte kommuner ellers vil blive pålagt betydelige udgifter, som tidligere overvejende var et statsligt og regionalt anliggende.

Færgesfart.

For at sikre levevilkårene for beboerne i de små øsamfund, har indenrigsministeriet hidtil ydet et tilskud til de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende. Tilskuddene er ydet til amtskommunernes og kommunernes betaling i henhold til lov om færgefart for varetagelsen af samfundets interesser i driften af de færgeruter, der er omfattet af loven.

For Ribe kommunes vedkommende gælder det vejforbindelsen til Mandø. Af bemærkningerne til ændringsforslaget fremgår det ikke, hvorvidt staten fortsat vil bidrage økonomisk til betjening af færgedriften til de små øsamfund, og Ribe kommune skal derfor foreslå tilskuddet opretholdes med en statslig andel på 2/3 af kommunens udgifter.

Høringssvar.

Med baggrund i ovenstående anmoder Ribe kommune Trafikministeriet om at medtage området i de høringssvar, der vil blive fremsendt Folketingets Trafikudvalg, i forbindelse med det videre lovarbejde.


Preben Rudiengaard
borgmester

Venlig hilsen


Hans Kjær
teknisk direktør

Kopi af dette brev er sendt til:

Kommunernes Landsforening, Esbjerg kommune, Bramming kommune,
Ribe amt og Sønderjyllands amt.

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att.: Lene B Rasmussen

Høringssvar om udmøntning af kommunalreformen på Trafikministeriets område

6. januar 2005

Danske Havne har med brev af 1. december 2004 modtaget Trafikministeriets høringsbrev om forslag til ændring lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart.

Det fremgår af lovforslaget og de uddybende Bemærkninger til lovforslaget, at der kun foreslås mindre ændringer i såvel Lov om havne som Lov om færgefart. I Lov om havne vedrører det overdragelse af amtskommunernes andele af havnene Hanstholm og Rømø til de nye beliggenhedskommuner. I Lov om færgefart foreslås regler for hvordan færgeruter mellem to kommuner organiseres, og i øvrigt slås det fast, at kommuner ikke er forpligtet til at opretholde færgeruter.

Danske Havne tolker dette således, at den mulige omstrukturering og effektivisering af de danske havne som følge af kommunalreformen kan rummes inden for den gældende havnelov. Det gælder blandt andet følgende forhold:

- Cirka 80 af de 100 nye kommuner bliver havnekommuner, og i mange kommuner vil der være flere erhvervshavne, hvor der i dag typisk er én havn pr. kommune. Mange nye kommuner får flere selvstyrehavne og nogle får både aktieselskabs-, selvstyre- og kommunale havne, jf. vedlagte kommunekort med indtegnede havne fra Danske Havnes pjece om Opgave- og strukturreformen og havne.

Mange kommuner vil ønske at forenkle og effektivisere drift og administration i de kommunalt ejede havne ved samdrift af mange funktioner. I mange tilfælde vil det være hensigtsmæssigt at lade en selvstyrehavn udføre opgaverne, selvfølgelig mod betaling, og efter

udbud hvis det kræves, samt med respekt for havnelovens §9, stk. 9 om adskillelse af havnens midler fra kommunens. Tilsvarende kan en kommunalt ejet aktieselskabshavn udføre opgaverne mod betaling.

- Blandt de mulige organisatoriske forenklinger kan den nye kommune også vælge at lade f.eks. en selvstyrehavn bestå af flere fysisk adskilte enheder.
- Amtskommunerne er i dag involveret i mange færgelejer og færgeoverfarter, især de overfarter, der skal sikre tyndt befolkede øer og egne forbindelse til byer. Disse anlæg overgår nu til de nye kommuner, og som det fremgår af vedlagte oversigt, er det en meget omfattende opgave, der nu overføres til kommunerne.

Tilmed må vi frygte, at amtskommunerne ikke er motiverede til at sikre den nødvendige vedligeholdelse af færgelejer, landanlæg og færger de kommende to år.

Danske Havne forstår havneloven således, at vedligeholdelse og drift af landanlæg og færgelejer kan overdrages en kommunal ejet havn, og også kan overdrages en kommunal selvstyrehavn eller en kommunal aktieselskabshavn mod betaling, og efter udbud, hvis det kræves.

- Med hensyn til videreførelse af færgeruter, særlig de ruter, der ikke har været muligt at få private entreprenører til at drive, fremgår det ikke hvordan fortsat drift skal sikres. Af bemærkninger til forslag til Lov om færgefart fremgår det, at kommunerne ikke er pligtige til at opretholde færgeruter, men ruterne er netop opretholdt for at sikre bl.a. skolebørn på øer mulighed for at bo hjemme og gå i skole på fastlandet. Kommunens valg har derfor mere karakter af udgiftsoverførsel fra stat/amt til kommune.

For færgeruter, der ikke kan drives på almindelige markedsvilkår er det nødvendigt at få klarlagt hvordan disse kan fortsættes, om opgaven skal i udbud og hvilke regler udbud skal ske efter. Det bør samtidig sikres, at færgedriften kan udføres af den ekspertise, som kommunen har til rådighed, eksempelvis den kommunal selvstyrehavn.

Danske Havne ser det som en forudsætning for kommunalreformens gennemførelse, at de nye kommuner skal gives mulighed for at agere økonomisk rationelt og mest mulig effektivt. Det er derfor helt afgørende, at der er overensstemmelse mellem Trafikministeriets opfattelse af mulighederne i Lov om Havne og Danske Havnes

opfattelse. Danske Havne skal derfor udbede sig en bekræftelse af tolkningen i dette høringssvar.

Danske Havne finder det samtidig vigtigt, at det præciseres hvornår havnerelaterede opgaver skal i udbud og efter hvilke regler.

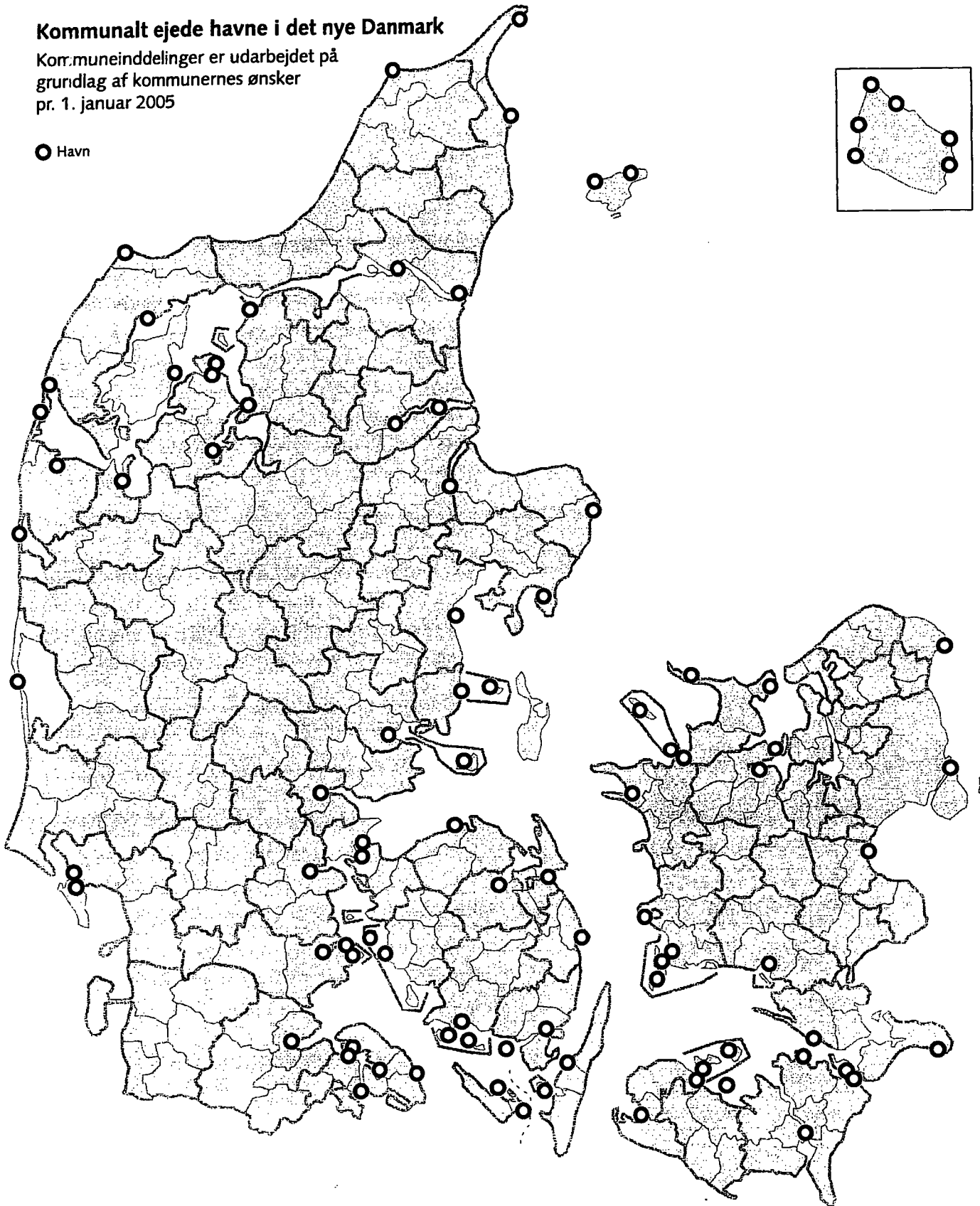
Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
Sekretariatschef
Danske Havne

Kommunalt ejede havne i det nye Danmark

Kommuneinddelinger er udarbejdet på grundlag af kommunernes ønsker pr. 1. januar 2005

○ Havn



Ejerskab til færgerute	Nummer	Amtsligt	Kommunalt	Amtsligt og kommunalt	Privat	Amtsligt/Privat	Kommunalt
ÅRØSUND-ÅRØ	1		Haderslev kommune				
MOMMARK-SØBY	2				Søby-Mommark Fonden (ejet af privatpersoner)		
BØJDEN-FYNSHAV	3				Scandlines A/S		
SVENDBORG-HJORTØ	4			I/S mellem Svendborg kommune og Fyns Amt			
HOV-TUNØ	5		Odder kommune				
SNAPTUN-ENDELAVE	6			Selvej. inst. mellem Vejle Amt og Horsens Kommune			
SNAPTUN-HJARNØ	7			Selvej. inst. mellem Vejle Amt og Juulsmunde Kommune			
HORSENS-SNAPTUN	8			Selvej. inst. mellem Vejle Amt og Horsens Kommune			
FREDERIKSHAVN-HIRSHOLM	9	få		få en egtl. færgerute, blot en postbåd]			
MORS-THY	10	fer		fer identisk med Nees Sund-ruten nr. 14]			
RØNBJERG-LIVØ	11				I/S Rederiet Miniline		
ESBJERG-FANØ	12				Scandlines A/S		
SUNDSØRE-HVALPSUND	13			I/S mellem Sundsøre og Farsø kommuner og Viborg Amt			
NEES SUND	14			I/S mellem Mors og Sydthy kommuner og Viborg Amt			
UDBYHØJ	15		I/S mellem Nørrehals og Vrogøe kommuner				
MELLERUP-VOER	16		I/S mellem Nørrehals og Vrogøe kommuner				
GRENÅ-ANHOLT	17			I/S mellem Årtus Amt og Grenå Kommune	Privat		
RINGKØBING-HVIDE SANDE	18						
BARØ-LØJT	19		Aabenraa kommune				
BALLEBRO-HARDESHØJ	20			I/S Ballebro-Hardeshøj (ejet af Nordborg og Sundevad kommune og Sønderjyllands Amt)			
STIGSNÆS-OMØ	21	Vestsjællands Amt (ejer færgeruten)					
SPODSBJERG-TARS	22				Scandlines A/S		
ESBJERG-HARWICH	23	xxxxxxxxxxx					
SKIBHUSENE-STIGE	24		Odense Havn (Odense kommune)				
THYBORØN-AGGER	25			I/S mellem Thyborøn-Harboøre og Sydthy kommuner og Viborg Amt	Ethv.driv.fond Århus Amt/Samsø-lin		
HOV-SAMSØ	26						
FUR-BRANDEN	27			I/S mellem Sundsøre kommune og Viborg Amt			
KLEPPEN-VENØ	28		Struer kommune				
FREDERIKSHAVN-LÆSØ	29			I/S mellem Nordjyllands Amt og Læsø kommune			
HALS-EGENSE	30		Hals og Sejlsflod kommune				
ÅLBORG-EGHOLM	31		Aalborg kommune				
ASSENS-BÅGØ	32						Assens-Bågø
FABORG-AVERNAKØ-LYØ	33					Ø-Færgen A/S (ejet af 250 privatpersoner)	
FABORG-BJØRNØ	34					Bjørnø-færgen a.m.b.a. (ejet af privatpersoner)	

SVENDBORG-ÆRØSKØBING	35	Ærøskøbing og Marstal kommuner	
SVENDBORG-THURØ-TÅSINGE	36	[eksisterer ikke]	
FÅBORG-SØBY	37	Ærøskøbing og Marstal kommuner	
RUDKØBING-MARSTAL	38	Ærøskøbing og Marstal kommuner	
MARSTAL-BIRKHOLM	39	Ærøskøbing og Marstal kommuner	
SVENDBORG-SKARØ-DREJØ	40	I/S mellem Marstal kommune og Fyns Amt	
RUDKØBING-STRYNØ	41	Svendborg kommune	
ALLINGE-CHRISTIANSSØ	42		Strynø-Rudkøbing Færgefart Aps.
GUDHJEM-CHRISTIANSSØ	43		Privat
SVANEKE-CHRISTIANSSØ	44		Privat
SØLAGER-KULHUSE	45		Privat
HAMMERBAKKE-ORØ	46		
RØRVIG-HUNDESTED	47		Østre Færge A/S
HOLBÆK-ORØ	48	Holbæk kommune	Hundested-Rørvig Færgefart A/S
KOLBY KÅS-KALUNDBORG	49		
HAVNSØ-SEJERØ	50	Vestsjællands Amt (ejer færgeruten)	
HAVNSØ-NEKSELØ	51	Vestsjællands Amt (ejer færgeruten)	
ÅRHUS-ODDEN	52		
STIGSNÆS-AGERSØ	53	Vestsjællands Amt (ejer færgeruten)	
KRAGENÆS-FEJØ	54	Ravnsborg Kommune (ejer færgeruten)	
KRAGENÆS-FEMØ	55	Ravnsborg Kommune (ejer færgeruten)	
NAKSKOV-ØERNE-ALBUEN	56	Nakskov Kommune (ejer færgeruten)	
STUBBEKØBING-BOGØ	57	Storstrøm Amt (ejer færgeruten)	
BANDHOLM-ASKØ	58	Maribo Kommune (ejer færgeruten)	
GRENÅ-VARBERG	59	xxxxxx	
RØMØ-SYLT	60	xxxxxx	
HANSTHOLM-BERGEN	61	xxxxxx	
HANSTHOLM-SEYDISFJORDUR	62	xxxxxx	
FREDERIKSHAVN-OSLO	63	xxxxxx	
FREDERIKSHAVN-GØTEBORG	64	xxxxxx	
HIRTSHALS-LARVIK	65	xxxxxx	
HELINGØR-HELINGSBORG	66	xxxxxx	
RØDBY-PUTTGARDEN	67	xxxxxx	
KØBENHAVN-SWINOJSCIE	68	xxxxxx	
KØBENHAVN-VEN	69	xxxxxx	
RØNNE-KØBENHAVN	70		

Færø Gods

Erhv. driv.fond Århus Amt/Samsøe-lin

Mols-linjen A/S

RØNNE-YSTAD
RØNNE-SASSNITZ
GEDSER-ROSTOCK
ARHUS-KALUNDBORG
EBELTOFT-ODDEN
KØBENHAVN-SWINOUJSCIE
KØBENHAVN-OSLO
KØBENHAVN-HELSENGBORG
KØBENHAVN-LANDSKRONA
STIGSNÆS-OMØ
FEGGESUND-ARUP

71 xxxxxxxxxxxx
72 xxxxxxxxxxxx
73 xxxxxxxxxxxx
74
75
76 xxxxxxxxxxxx
77 xxxxxxxxxxxx
78 xxxxxxxxxxxx
79 xxxxxxxxxxxx
80 Vestsjællands Amt (ejer færgeruten)
81

Mols-linjen A/S
Mols-linjen A/S

I/S mellem Thisted og Mors kommune og Viborg Amt

"xxxxxxxxxx" angiver, at færgeruten ikke eksisterer eller er international

t/Privat

Statsligt

ijen A/S

i Færgen 'ns (ejet af Assens Kommune og private)

og Jægerspris kommune

ijen A/S

Bornholms Trafikken

...
... de
... este
... trat:
... 1974



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

5. januar 2005

ref.: AM

Høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart

Friluftsrådet har modtaget ovennævnte udkast til forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse m.m. med henblik på eventuelle bemærkninger.

Kommunernes varetagelse af kystbeskyttelse til gavn for udnyttelse af rekreative formål

Lovforslaget er en del af den samlede lovgivningsmæssige gennemførelse af en ny kommunalreform. Loven lægger op til en række "konsekvensrettelser", hvor kommunalbestyrelsen tillægges beføjelser, som hidtil er varetaget af amtsrådet og samtidig sker der en navnepræcisering af hvilke statslige myndigheder, der varetager de statslige opgaver i de omhandlede love. Til disse dele af udkastet til lovforslag har Friluftsrådet ingen bemærkninger.

Friluftsrådet har med tilfredshed noteret sig, at det af de almindelige bemærkninger til lovforslaget fremgår, at *"på kystbeskyttelses- og digeområdet får kommunerne bedre muligheder for at prioritere kystbeskyttelsesopgaver i sammenhæng med planerne for kommunernes udbygning, herunder kystbeskyttelse til gavn for udnyttelse af rekreative arealer."*

Ønske om indholdsmæssige ændringer i kystbeskyttelsesloven

I efteråret 2001 var der udsendt et udkast til forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse i offentlig høring. Dette lovforslag blev aldrig gennemført, idet der blev udskrevet valg til Folketinget. Friluftsrådet havde gerne set at flere af de ændringsforslag, som fremlagdes dengang var medtaget i den nu aktuelle justering af kystbeskyttelsesloven.

Friluftsrådet havde således gerne set, at de daværende intentioner om at forbedre naturforholdene ved vore kyster ved fremme af naturgenopretningen af Danmarks kyster samt sikring af offentlighedens muligheder for at færdes langs kysten også var indarbejdet i det ændringsforslag til kystbeskyttelsesloven, som forventes fremsat i januar 2005. Der er et stort behov for at fjerne en række

uskønne, generende kystforanstaltninger, som aldrig burde være anlagt. Ligeledes havde Friluftsrådet gerne set, at der også i det aktuelle forslag søgtes tilvejebragt hjemmel til, at Staten i særlige tilfælde kan give tilskud til demonstrationsprojekter, der har til formål at forbedre kystkvaliteten ved kysten og i denne forbindelse lade tilskuddet betinge af, at man **"sikrer offentlighedens færdsel ved kysten og forbedrer borgernes oplevelser af naturen og miljøet på kyststrækningen"**.

Friluftsrådet har forståelse for, at Regeringen vælger at "nøjes" med at fremsætte ændringsforlag til diverse love, der udelukkende er "konsekvensrettelser" i forhold til udmøntningen af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om en strukturreform. Men Rådet vil gerne opfordre til, at der snarest også fremsættes forslag om ændring af kystbeskyttelsesloven på den indholdsmæssige side i overensstemmelse med de intentioner, som lå bag det udkast til ændring af loven, som var udsendt i offentlig høring i efteråret 2001.

Med venlig hilsen



Lars Mortensen
Formand

119 15

119-66661

119-66661
- 6 JAN 2005
Bojensen



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

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

4. januar 2005 →

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.

(61)
550-1

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 tænkelige 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, levede 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!

Be... blev det så ikke når ledende VK-politikere som fx Jens Rohde erklærer: "*Jeg kan ikke af... 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, feje 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 smadrer 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 lukrere 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 flytrafikens 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 CO²-reduktioner, der er betinget af forværringen 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 borgerne 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 misfoster 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 bustrafik, 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 trafiksekskaberne

Der må i loven stilles krav om at indføre visse kvalitetskrav i den kollektive trafik: minimumskrav 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 transportmidlemes 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 trafiksekskaberne 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 trafiksekskaberne 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 trafiksekskaberne 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 opsplitning i et trafiksekskab, 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, indførelse 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 trafiksekskaber 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 politikerne 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 politikerne 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 en enhed, hvor de er valgt. Samtidig har HUR - uden at rødmø - krævet statslige vejfinansieringer 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-området 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 signalsystemerne, 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 signalerne, 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 Arriva, 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 "kernedydelserne". 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 trafikselskaber og -råd, være plads til pendlere, skoleungdom, ældre, erhvervslivet og andre relevante brugere. Ikke som pynt, men sikret en reel indflydelse.

udbyg.

fuljer f.

Planer

ne

a...

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 allokeret 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 skatte-lettelser 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 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, højest 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 Langelandbæltet 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 afgang;
- at sejlturen varer for længe;
- at sejlruten ikke har forbindelse til "oplønde" 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 bedyrer, "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 bilernes 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);
- pendleroplunde
- landsdækkende ensartede billetsystemer, rabatorninger 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 billetteringen. 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 færgerederier.

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 Ravensborg 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 trafikselskaber, 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, kassetænkning 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 høringsvar... 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 trafikafviklingen. 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 projekter eller at kunne medfinansiere kommunale vejprojekter, giver grund til en vis skepsis. Formentlig 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 højklassede 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-Lyngten (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 erhvervmæssige og økonomisk øretæve for mange af øerne, især de helt små.

Dette 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 erhvervmæssig 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 færger, 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. Læsøfærgeren 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 Malmö.

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

NOAH-trafik

Arne Lund

Langebjergvej 260A

3050 Humlebæk

tlf/fax: 49 16 22 50

e-post: arlu@ofir.dk

550-000001 (37)

Til
Indenrigs- og Sundhedsministeriet
Trafikministeriet
Undervisningsministeriet
Skov- og Naturstyrelsen
Folketingets Ø-kontaktudvalg

Strynø d. 6. januar, 2005

I Sammenslutningen af Danske Småøer er vi glade for at være høringspartner i en så vigtig sag som gennemførelsen af en kommunalreform. Men vi har også måttet erkende, at vi ikke har haft ressourcer til at læse de mange lovforslag grundigt fra ende til anden. Derfor vælger vi i denne henvendelse at sætte fokus på områder der er vitale for de små øer, og som vi mener, der bør tages hensyn til, når en ny opgavefordeling skal tegnes. I overskriftsform ser disse kerneområder således ud:

- Færgedrift, finansiering af denne samt brugerrepræsentation i færgestyrelser
- Skoler på de små øer, sikring af disse
- Styrkelse af beredskabet i de små ø-samfund
- Sikring af nærdemokratiet
- Støtte til unge øboeres uddannelse

Kommunalreformen ser vi ikke blot som en mulighed for at sikre serviceniveauet på de små øer, men som en mulighed for at forbedre dette, hvilket kan være medvirkende til at udnytte det udviklingspotentiale, som de små ø-samfund, efter vores mening, vitterlig har. Vi mener, at man med gennemførelse af vores forslag har mulighed for at udøve en progressiv landdistriktspolitik.

Vedlagt denne henvendelse er bilag, hvor vi går i dybden med de enkelte punkter.

På vegne af Sammenslutningen af Danske Småøer

Claus Jensen
Sekretariatsleder

Sammenslutningen af Danske Småøer
Strynø Brovej 12, Strynø
5900 Rudkøbing
Tlf. 62 51 39 93 Fax: 62 51 39 96
Email: cj@danske-smaoer.dk

BILAG 1

Færgedrift, finansiering samt brugerrepræsentation i bestyrelser

Hidtil er finansieringen af færgedriften foregået ved en tre-delning af udgiften, således at fæргеbetjeningen finansieres af kommune, stat og amt. Med amternes nedlæggelse, skal denne ordning revideres. Der er lagt op til, at staten ønsker, at statens og amtets del af finansieringen, på sigt erstattes af et generelt bloktilskud til kommunerne. Dette bekymrer, da kommunen derved ikke er forpligtiget til at bruge pengene på færgedriften, hvilket kan medføre serviceforringelser. Vi har erfaring med at eks. det §19-tilskud, der gives til økonomisk trængte kommuner på baggrund af, at kommunen har ekstra udgifter til drift af skoler, mv. på de små øer, ikke forpligtiger kommunen til at bruge pengene på øen. Vi har respekt for princippet om kommunal selvforvaltning, men finder det uheldigt, at en kommune kan modtage tilskud til opretholdelse af offentlige ydelser på en ø, og så alligevel, uden konsekvenser for tilskuddets størrelse, skære ned på det offentlige serviceniveau. Vi frygter det samme vil kunne ske på færge-området, hvis finansieringen overgår til et generelt bloktilskud. Derfor foreslår vi at følgende sikres i lovgivningen:

At kommuner med øer får et øremærket statstilskud til drift af færger svarende til det beløb kommunen selv bidrager med.

Vi mener det er vigtigt, at øboere, der bruger færgerne, har medindflydelse på driften af denne. Der er gode erfaringer med brugerrepræsentation i færgebestyrelserne, da øboerne som brugere kan give kvalificerede bidrag til at optimere færgedriften. Vi foreslår, at denne indflydelse sikres gennem lovgivningen:

At rederier, der besejler de 27 småøer skal reservere plads til en rimelig repræsentation af øboere i færgernes bestyrelser.

Den hidtidige finansiering af færgedriften har været af afgørende betydning for, at mange danske øer fortsat har en fastboende befolkning. Man kan frygte, at en forringelse af færgedriften vil undergrave den stabilisering, og nogen steder forbedring, af befolkningstallet på de små øer. Kort sagt, færgerne er øernes livline og en forringelse af denne kan være startskuddet til en ny affolkning af de små øer.

Sammenslutningen af Danske Småøer

BILAG 2

Skoler på de små øer, finansiering af disse

Man kan med rette frygte, at nedskæringer på skoleområdet i de små ø-samfund vil blive intensiveret med en ny kommunalreform, da det vel må betragtes som en del af rationale bag en kommunalreform, at der findes besparelser, også på skoleområdet. Det er en kendsgerning, at når en ø-skole lukkes, så sker der en affolkning på øen og befolkningsgennemsnittet stiger voldsomt. De øer, der i disse år oplever en befolkningsfremgang, er stort set alle øer med skoler. De små øer har et vækstpotentiale. Dette vil undergraves, hvis der sker yderligere nedskæringer på skoleområdet. At skolerne udover at være af stor betydning for øernes attraktivitet for børnefamilier, yderligere er af stor betydning for øernes kulturelle og sociale liv, er endnu et argument for at bevare disse.

Vi mener ikke, at kommunerne kan være alene om opgaven at drive de små ø-skoler, derfor foreslår vi:

At skolerne sikres gennem lovgivningen og at staten medfinansierer driften af skolerne med 2/3, og kommunen med 1/3.

Dette vil ikke blot lette presset på de nuværende ø-skoler, men vil også kunne åbne for etablering af nye skoler. Afslutningsvis mener vi også, at ø-skolen udgør en ekstra ressource for fastlandsskolerne. Ø-skolen kunne eks. bruges af børn fra fastlandet, der i en længere eller kortere periode trænger til et miljøskift.

Sammenslutningen af Danske Småøer

BILAG 3

Styrkelse af sygdomsberedskabet

Sammenslutningen af Danske Småøer prioriterer højt, at øboerne har adgang til sundhedsprofessionelle på små øer, såsom læger, sygeplejersker, og hjemmepleje. Og at denne adgang stadig forbedres. Men vores 27 små øer er meget forskellige, og der er derfor forskellige behov, der skal dækkes. Nogle øer vil stadig have behov for bosiddende læge eller sygeplejerske. Her må man tage udgangspunkt i den enkelte ø's behov. Dog vi mener, at man kan forbedre sygdomsberedskabet ved som minimum via lovgivning at organisere et beredskab på de småøer, der i akut-situationer kan foretage en præhospital indsats før redningsmandskab er fremme. Dette beredskab må nødvendigvis udstyres med nødvendige værktøjer som uddannelse, eks. udvidet første-hjælp. Vi betragter et sådant beredskab som en åbenlys parallel til det lovpligtige brandberedskab, som i dag er på øerne. Et sådant beredskab vil ikke bare kunne gøre en forskel ved ulykker, men vil også have en tryghedsskabende effekt.

Derfor foreslås det:

At der tages udgangspunkt i øernes forskellighed og at kommunerne pålægges, så vidt det er et ønske fra øen, at etablere et beredskab, som i tilfælde af ulykker kan bistå den tilskadedkomne før professionelle er fremme, og at dette beredskab tilbydes den fornødne uddannelse.

Ydermere er det et ønske, at man giver kommunalt ansatte sygeplejersker mulighed for at varetage akutte opgaver, hvilket hidtil har været hindret af, at dette har været en amtslig opgave. Selvom de nye regioner formentlig overtager disse amtslige opgaver, så vil det være en klar forbedring, hvis den hidtidige kassetænkning opgives, så den kommunalt ansatte sygeplejerske også kan tage sig af disse opgaver. En forbedring af sygdomsberedskabet, som burde være åbenlys.

Sammenslutningen af Danske Småøer

BILAG 4

Sikring af nærdemokratiet

Vi er glade for at være inviteret til deltagelse i debat om sikring af nærdemokratiet, et initiativ sat i gang af Indenrigs- og Sundhedsministeren, da sikring af nærdemokratiet, og i vores tilfælde øernes stemme, i de større kommuner, ligger os meget på sinde. I dag er det således at en kommune kan nedsætte et ø-udvalg. Men man skal ikke, og der er ingen klare retningslinier for, hvordan sådan et udvalg sammensættes. Nogen steder bliver ø-repræsentanterne i et sådant udvalg valgt på demokratisk vis, andre steder bliver de udpeget af borgmesteren.

Vi forslår at følgende sikres i lovgivningen:

At kommuner, hvori øer organiseret i Sammenslutningen af Danske Småøer, er beliggende, skal nedsætte et høringsberettiget ø-udvalg, hvor sager af relevans for ø-samfundet behandles. Øboernes repræsentanter i disse udvalg vælges efter demokratiske principper i forbindelse med kommunalvalg. Såfremt den enkelte ø ønsker det, kan udvalget tillægges ansvar for dele af den kommunale forvaltning på øen.

Sammenslutningen af Danske Småøer

BILAG 5

Støtte til unge øboeres uddannelse

Hidtil har de små øer været begunstiget af at unge øboere, der efter folkeskolen er nødsaget til at fraflytte øen for at påbegynde en ungdomsuddannelse, kan ydes tilskud af Indenrigs- og Sundhedsministeriet samt kommune og amt. Denne ordning er gældende for de øer, der har en halv times sejlads eller mere til fastlandet. Vi vil blot appellere til, at denne ordning ikke forringes, nu da amtet og dermed dets tilskud bortfalder, men at en anden finansieringsnøgle besluttet. Øboerne ønsker som alle andre borgere, at deres unge skal uddanne sig. Denne ordning har været en stor hjælp i den henseende og vi ønsker, at ordningen opretholdes.

Sammenslutningen af Danske Småøer



Trafikministeriet
 Frederiksholms Kanal 27 F
 1220 København K

Den 7. januar 2005
 EG/bef

Sagsnr. 200400622-44

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

Høringssvar vedrørende lovforslag i forbindelse med Strukturreformen på Trafikministeriets område

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

På Trafikministeriets område drejer det sig om:

- Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige veje, lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af vej samt lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (Udmøntning af kommunalreformen for så vidt angår vej- og ekspropriationslovgivningen)
- Forslag til lov om trafikskaber
- 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 forpligtelse 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 forpligtelsen til at overtage anden passende stilling indenfor det nye ansættelsesområde. AC foreslår, at dette ligeledes kommer til at fremgå af bemærkningerne.

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

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

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

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

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

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

2. Tjenestemænd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AC skal foreslå, at forslaget § 15 udgår.

4. Øvrige bemærkninger

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

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

Vedrørende forslag til lov om revision af den kommunale inddeling

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

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

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

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

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

Efter lovforslagets § 22 kan indenrigs- og sundhedsministeren fastsætte regler, hvorefter beslutninger, der med virkning for 2006 eller senere træffes af kommunalbestyrelsen i kommuner, der indgår i en kommunesammenlægning, i forbindelse med eller efter vedtagelsen af budget 2006, om nyansættelse af personale kræver godkendelse af sammenlægningsudvalget. Af bemærkningerne til bestemmelsen 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 henvide 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, henvide 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.

TRM Randi Hauritz

Fra: Birgitte Egholm Flinck [bef@ac.dk]
Sendt: 7. januar 2005 11:43
Til: TRM Mail 6. Kontor; TRM Mail 2. Kontor
Emne: Høringssvar vedrørende lovforslag i forbindelse med strukturreformen på Trafikministeriets område.

Prioritet: Høj



trafikministeriet.pdf



Notat.pdf

Se venligst vedhæfede filer.

Høringssvaret bliver endvidere leveret med bud dd.

Med venlig hilsen

Birgitte Egholm Flinck
Akademikernes Centralorganisation
Nørre Voldgade 29
Postboks 2192
1017 København K
Direkte 3369 4060

<<trafikministeriet.pdf>> <<Notat.pdf>>



**FORBUNDET AF
OFFENTLIGT ANSATTE**

OFFENTLIGT ANSATTES
ARBEJDSLØSHEDSKASSE

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

INDKOMMET
07 JAN. 2005
Begyndelsen

06. januar 2005
J.nr.: 04/001/02327-10.61.01
BL/perl/clac
Deres ref.:

Vedr: Lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart

Forbundet af Offentligt Ansatte ønsker hermed at afgive bemærkninger i forbindelse med høring af ovennævnte lovforslag.

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

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

Kommunalreformen gennemføres på et usikkert grundlag.

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

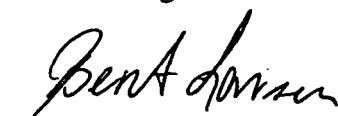
Bemærkninger til lovforslag

Det fremgår af pkt. 6 under de almindelige bemærkninger at amternes nuværende tilskud til kommunal og amtskommunale færgeselskaber overtages af staten i den nævnte 4-årige overgangsperiode. Det kan undre, at der ikke specifikt er taget højde for denne væsentlige del af

finansieringen af færageselskaberne ud over denne 4 årige overgangsperiode. De mulige konsekvenser af amternes nedlæggelse ift. tilskud til færgedriften bør dermed redegøres nærmere for.

Der fastsættes ingen selvstændig forpligtelse for kommuner til at opretholde færgeruter. Vi finder det dybt kritisabelt, at man med loven ikke ønsker at sikre, at eksempelvis øboere har en mulighed for at transportere sig til fastlandet og omvendt, samt at sikre at de ansatte på færgerne fortsat kan have ansættelse her.

Med venlig hilsen



Bent Larsen

Formand for Teknik- og Servicesektoren



Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Funktionærernes og
Tjenestemændenes
Fællesråd

11755
LIBA/haha

6.1.2005

Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse m.v.

FTF har modtaget forslag til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse, forskellige love om digeanlæg, lov om havne, lov om luftfart og lov om færgefart til høring.

Lovforslaget betyder, at en række opgaver i forhold til kystbeskyttelse m.v., som har været varetaget i amterne, overflyttes til kommunerne med kommunalreformen.

Generelt er FTF bekymret for, om samtlige de kommunedannelser, der nu sker med reformen, har en sådan størrelse, at de er i stand til at løfte de opgaver, der overdrages til dem med lovforslaget.

For FTF er det en væsentlig forudsætning, at reformen ikke kommer til at betyde, at der sker et kvalitetsfald i de opgaver, der løses i den samlede offentlige sektor og FTF ser netop lovforslaget som en risiko for, at kommunerne ikke har den fornødne ekspertise og størrelse til at bibringe sagsbehandlingen den fornødne kvalitet.

Ligeledes er FTF bekymret for, at kommunerne i deres sagsbehandling i forhold til kystbeskyttelse m.v. ser for snævert på disse spørgsmål. Den enkelte kommune vil nemt kunne blive bragt i et dilemma mellem kommuneudviklingen, beskæftigelse og bevarelsen af kyst m.v. Generelt er FTF derfor af den opfattelse, at kystbeskyttelse m.v. bør underlægges statslig eller regional kontrol.

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 spørgsmål ved det realistiske i at forvente, at der er tilstrækkeligt beregningsgrundlag for DUT-forhandlingerne allerede nu, inden der

Niels Hemmingsens Gade 12
Postboks 1169
1010 København K
Telefon 33 36 88 00
Telefax 33 36 88 80

550-1 (83) 100-1

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.

Med venlig hilsen



Bente Sorgenfrey
Formand



SIC Skagen Innovation Center

Dr. Alexandrinesvej 75 - DK- 9990 Skagen - Ph 45 98445713- Mobil ph 45 26375713.

Mail: sic-@shore.dk p.jakob@ofir.dk sic-australia@forum.dk sic-Ghana@ofir.dk

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

Skagen d. 6 januar 2005.

Høringssvar vedr. Lov om ændring af kystbeskyttelse m.v.

Vi har med tak modtaget ovennævnte udkast og skal i den anledning fremkomme med efterfølgende svar og anbefaling.

Vi skal hermed anbefale at punkt 1 – 15 vedr. kystbeskyttelsesloven udgår af forslaget, og at kystbeskyttelsesloven revideres i et helt nyt lovforslag, som tager udgangspunkt i lighed for loven.

Dette betyder i praksis at alle danske kommuner skal stilles lige med hensyn til statstilskud til kystbeskyttelse. (75 % statstilskud i lighed med kommunerne i Ringkøbing amt.)

For det andet skal etablering af høfder og bølgebrydere forbydes ved lov, idet der foreligger dokumentation for, at disse hårde konstruktioner forøger kysterrosionen i stedet for at begrænse kysterrosionen.

Hertil kommer dominoeffekten, som medfører store skader på naboejendommene nedstrøms, som kendes fra Lønstrup og Sjællands nordkyst.

For det tredje er sandfodringen på den jyske vestkyst meget ineffektiv, på grund af at det tilførte sand har en for lille korndiameter og dermed en stærkt reduceret dræningseffekt på stranden.

Bemærkninger.

Som det er Trafikministeriet bekendt faldt udgifterne til sandfodring på den jyske vestkyst fra ca. 80 mill. kr årligt i år 2000 til 31,6 mill. kr i år 2004 på grund af konkurrencesituationen.

SIC gav som bekendt et tilbud på 25,0 mill. kr beskyttelse af vestkysten i 2004 og der etableres nu et demonstrationsanlæg på 12,0 km syd for hvide Sande.

Demonstrationsanlæg ved Lønstrup og Gl. Skagen har vist, at SIC systemet kan erstatte sandfodring næsten 100 %.

Fakta er imidlertid, at med et prisfald på ca. 45 mill. kr. årligt er det muligt at beskytte hele Danmark inden for det nuværende budget på finansloven, hvis den fremtidige finansieringsform bliver 75/25.

Det vil sige 75 % statstilskud og 25 % kommunal finansiering.

Vi skal derfor anbefale politikerne at kystbeskyttelsesloven revideres helt fra bunden, således at kommunerne får en ny effektiv lov, som kan beskytte milliardværdier i kystnære områder.

Vi har umiddelbart før jul henvendt os til Kommunernes landsforening, som ikke har været i stand til at behandle sagen på grund af jule og nytårsferie.

Det er imidlertid meget vigtigt at kommunerne får et lovgrundlag på kystbeskyttelsesområdet, som kan komme til at fungere i praksis modsætningsvis den gamle kystbeskyttelseslov, som aldrig kom til at fungere under amterne.

Amterne nedlægges som bekendt først d. 1 jan. 2007, hvilket giver god tid til en grundig behandling af en ny kystbeskyttelseslov såvel teknisk som samfundsøkonomisk.

I forbindelse med pilotprojektet på vestkysten er der nedsat en faglig gruppe bestående af KDI, SIC professor Hans Falk Burcharth, professor Jørgen Fredsøe, som kan rådgive regeringen rent fagligt.

Vi kan derfor ikke acceptere at TRM kun vil drøfte *"de ændringer, som skal foretages som følge af strukturaftalen med henblik på kommunalreformen, der agtes gennemført den 01-01-07."*

Med venlig hilsen

Poul Jakobsen
Direktør

Bilag: SIC's brev til K.l. af 30 dec. 2004

Cost Efficient & Environmentally Friendly Coastal Protection

SIC vertical drain system compared with groins and breakwaters combined with beach nourishment.

Field Test Old Skagen 1999 – 2004.

Dokumentation af effekten af SIC systemet
Bølgebryderne - Lønstrup 2004

Kystteknisk undersøgelse Søndervig 2004

Kopi Kommunernes Landsforening
Struktur udvalget.
Trafikudvalget

SIC Skagen Innovation Center

Dr. Alexandrinesvej 75 - 9990 Skagen - Mail: sic@shore.dk
Phone 00 45 98 44 57 13 Mobilph. 00 45 40 40 14 25.

Kommunernes Landsforening
Weidekampsgade 10
2300 København S

Skagen d. 30 dec. 2004.

Our ref. Pj/cp

Your ref. Emil Eriksen/Kåre Skov

Vedr. Trafikministeriets udkast til ændring af lov om kystbeskyttelse (30 nov. 2004)

Vi har noteret os at TRM har fremsendt udkast til lov om ændring af lov om kystbeskyttelse (30 nov. 2004) til høring i K.L.

Som det fremgår af udkastet skal kommunerne nu overtage administrationen af kystbeskyttelsesloven i stedet for amterne, som nedlægges 1 jan. 2007.

I henhold til den nuværende kystbeskyttelseslov er kystbeskyttelse et privat anliggende, hvor den enkelte grundejer udfører kystbeskyttelse på sin egen grund og selv betaler udgifterne.

Denne løsning er imidlertid ikke praktisk gennemførlig, hvilket bekræftes af situationen på vestkysten samt Hjørring og Skagen Kommune.

Stat amt og kommune betaler kystsikringen 100 % i Ringkøbing amt og Hjørring Kommune samt Skagen kommune.

Nordjyllands amt stoppede i 2004 med at yde tilskud til kystbeskyttelse, idet amtet ikke var forpligtiget til at yde tilskud til kystbeskyttelse.

Staten yder for øjeblikket et statstilskud på ca. 60,0 mill. kr. til kystsikring i 7 kommuner ud af 275 kommuner.

Der er således ikke lighed for loven, som er et grundprincip i dansk ret.

Situationen er således den, at den nuværende kystbeskyttelseslov aldrig kom til at virke efter hensigten.

Det er derfor uhensigtsmæssigt at kommunerne nu skal overtage administrationen af en lov, som ikke fungerede, mens amterne administrerede kystbeskyttelsesloven.

Vi kan derfor anbefale KL, at KL svarer TRM at danske kommuner kræver en helt ny kystbeskyttelseslov, så der bliver lighed for loven kommunerne imellem med delvis statslig finansiering på lige vilkår inden for de nuværende statslige budgetrammer.

Den nye kystbeskyttelseslov kan meget let blive færdig inden 2007, hvor loven skal træde i kraft i forbindelse med nedlægning af amterne.

Der er således ingen hastværk, som efterfølgende vil være til stor gene i de enkelte kommuner.

Bemærkninger til nuværende kystbeskyttelseslov.

Problemet med den nuværende kystbeskyttelseslov er reelt at kystbeskyttelse baseret på skråningsbeskyttelse, høfder, bølgebrydere samt sandfodring er ekstremt dyrt og ineffektivt.

Hertil kommer dominoeffekten, idet høfder og bølgebrydere medfører skader på naboejendommene nedstrøms.

Høfder og bølgebrydere.

Professorer og Universiteter på kystbeskyttelsesområdet må i dag erkende at hårde konstruktioner i form af høfder og bølgebrydere reelt er direkte skadelige og forøger kysterosionen.

Høfder og bølgebrydere bør derfor direkte forbydes i den nye kystbeskyttelseslov.

Skråningsbeskyttelse.

Skråningsbeskyttelse skal fortsat være lovlig til beskyttelse af baglandet i højvandssituationer, men kun på betingelse af at forstranden sikres med sandfodring eller dræning eller en kombination af disse metoder.

Ny kystbeskyttelseslov.

Der skal findes en finansieringsmodel, som grundlag for den nye kystbeskyttelseslov, så kommunerne får et lovgrundlag, som kan administreres i praksis.

Det er ikke holdbart at loven er baseret på privat finansiering, når kystbeskyttelsen i praksis udføres og betales af offentlige myndigheder på private grunde, som det kendes på vestkysten.

Efter at der er opstået en konkurrencesituation på kystbeskyttelsesområdet er prisen på sandfodring faldet fra ca. 80,0 mill. kr. årligt i år 2000 til 31,6 mill. kr. for tilførsel af 2,4 mill. m³ sand på den jyske vestkyst i 2004.

Dette betyder i praksis at hele Danmark kan kystbeskyttes for det samme beløb, som tidligere blev brugt i 5 vestkyst kommuner.

Den kommunale udgift til kystbeskyttelse i de 5 vestkyst kommuner bliver således ikke større men bare mere effektiv og miljøvenlig.

Det vil således være muligt at kystsikre hele Danmark med en finansieringsmodel på 75/25, inden for de nuværende budgetrammer.

Efter princippet med lighed for loven skal staten betale 75 % , mens kommunerne skal betale 25%

Skråningsbeskyttelse er kun nødvendig, hvor kystbeskyttelse er iværksat for sent i relation til eksisterende bygninger eller i forbindelse med infrastruktur anlæg på kysten i form af nedkørsler eller havneanlæg.

Anbefaling.

KL bør foranledige at der nedsættes en kommunal kystbeskyttelsesgruppe til forberedelse af en ny kystbeskyttelseslov, så kommunerne får maximal indflydelse på kystbeskyttelsesloven, som kommunerne efterfølgende selv skal administrere i praksis.

KL bør sikre at eksisterende kystbeskyttelsesmetoder evalueres af uvildige eksperter, så der undgås fejlinvesteringer i fremtiden samt sikre effektivitet og miljøvenlighed mest økonomisk.

Kystdirektoratet er desværre ikke uvildig i denne situation, idet KDI i praksis administrerer kystbeskyttelsesloven samtidig med at KDI udfører kystbeskyttelsen på den jyske vestkyst.

Kommunerne har ikke den fornødne indsigt i kystbeskyttelse og der er derfor behov for en uvildig rådgivning.

Skagen d. 30 december 2004.

Poul Jakobsen.

Bilag 1

Vedr. Revision af kystbeskyttelsesloven.

Vi skal hermed foreslå at kystbeskyttelsesloven revideres snarest muligt, idet studierne i forbindelse med udviklingen af SIC systemet har vist, at hårde konstruktioner i form af høfder og bølgebrydere er direkte skadelige og forøger kysterosionen med op til en faktor 3,0 som vi har set ved Skallerup Klit Feriecenter ved Lønstrup.

Høfder.

En investering på ca. 2,0 mio. kr. i 4 høfder i 1985 ved Lønstrup, har således medført en stærkt forøget kysterosion i området i stedet for kystbeskyttelse.

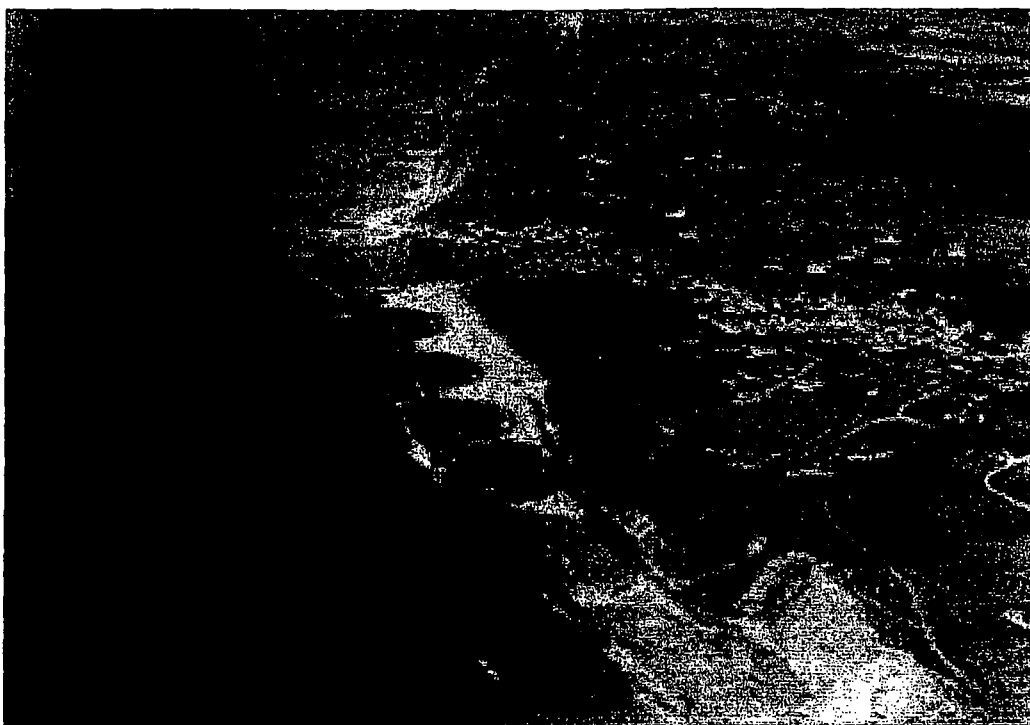


Den nordligste høfde er forlænget med 35 meter. Høfde 2 er forlænget med 20 meter og kystdirektoratets opmålinger viser at erosjonen nord for høfderne er forøget fra 0,9 meter årligt til 5,0 meter årligt.

SIC anbefaler derfor at etablering af høfder forbydes ved lov i Danmark, idet høfder generelt er skadelige for kysten og miljøet.

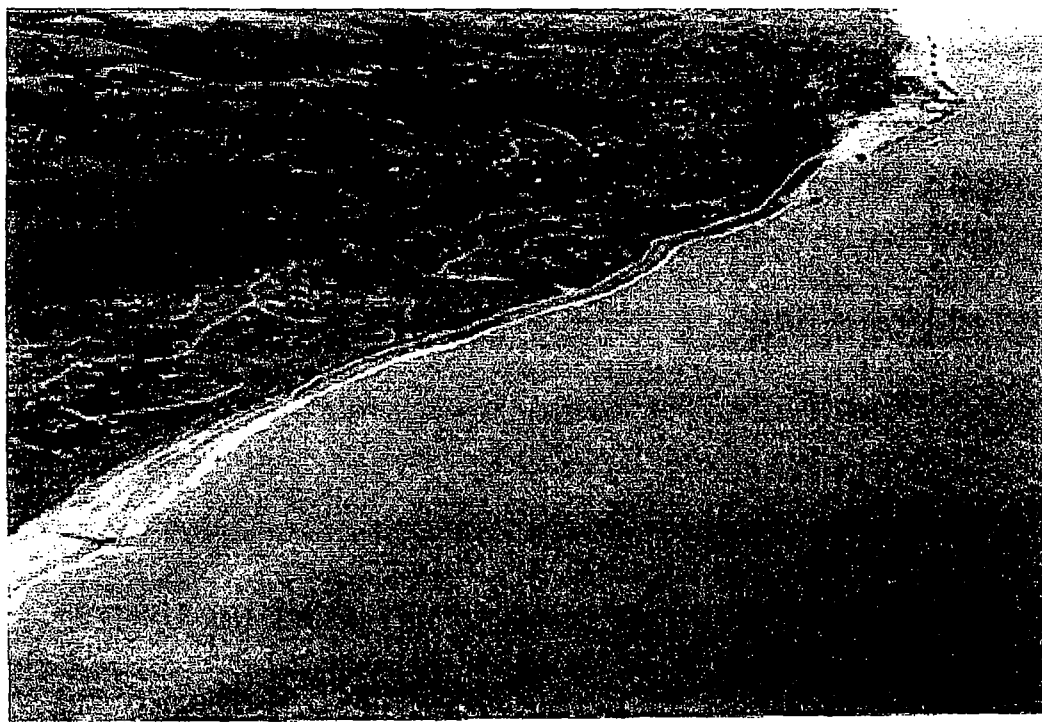
Vi ser tydeligt dominoeffekten nord for høfderne.

Bølgebrydere.



Kystdirektoratet investerede i 1982 i samarbejde med Nordjyllands Amt og Hjørring kommune i 12 stk. bølgebrydere ved Lønstrup. Bølgebryderne kostede i datidens priser 15,0 mill. kr.

Efterfølgende er bølgebryderne sandfodret for 25,0 mill. kr. for at bevare konstruktionerne med det resultat at stranden er ødelagt nedstrøms på en 2,0 km lang strækning.



SIC anbefaler derfor at etablering af bølgebrydere forbydes ved lov i Danmark, idet bølgebrydere generelt er skadelige for kysten og miljøet.

Sandfodring.

Det kan nu dokumenteres at sandfodringen på den jyske vestkyst har en effektivitet på minus 70 % efter en investering på ca. 1,5 milliarder over 20 år.

Kysterosionen på den jyske vestkyst er ifølge KDI's egne opmålinger 4,13 mill m³ årligt på strækningen fra Nymindegab til Stenbjerg syd for Hanstholm., som det fremgår af erosionsregnskabet på side 7.

Kystdirektoratet har i mange år sandfodret med en sandmængde på 2,4 mill. m³ årligt på vestkysten og nettoerosionen er således 1,73 mill. m³, hvilket svarer til en effektivitet på - 70 %.

Den meget dårlige effektivitet skyldes primært at sandet, som indvindes i Nordsøen har en for lille korndiameter, således at sandet efterfølgende ikke har en drænende effekt på stranden.

Der foreligger allerede videnskabelig dokumentation for den manglende effektivitet af sandfodring i Nourtec 1 rapporten.

Ifølge Nourtec 1 rapporten blev der udlagt 250.000 m³ sand på en 1 km lang strækning på vestkysten i april måned.

Rapporten viser at sandet var skyllet i havet inden årets udgang.

Resultatet i Nourtec 1 rapporten bekræftes igen af resultatet med sandfodringen ved Søndervig i 2004, hvor KDI indpumpede 96.000 m³ sand på stranden i perioden 15 - 20 oktober.

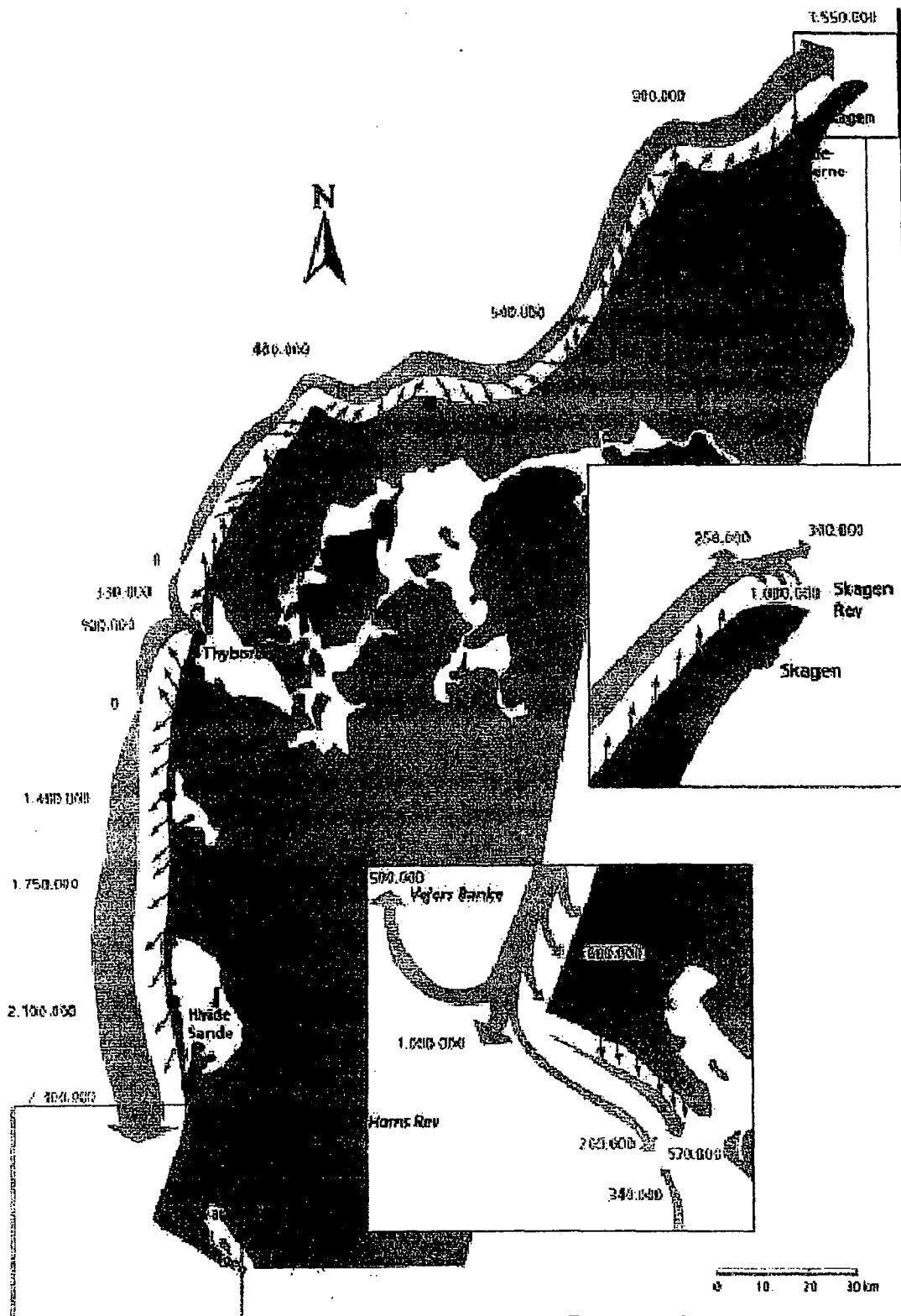
Ugen efter var der 3900 m³ tilbage på stranden

Den 27 december 2004 var der bortroderet minimum 150.000 m³ sand ved Søndervig.

Prisen var 4,0 mill. for sandfodring på 1,0 km.

Skagen d. 2 januar 2005.

Poul Jakobsen



JOINTVENTURE
RICHDE NIELSEN A/S &
TCC DANMARK A/S
KIDDAHL A/S

Entreprise I
BRANDER 1000000
1170000000
Airt. 275.000 m² (S)
Pris: 10.000.000 kr.

PROJEKTERING

STRUKTUR- OG VANDLØSNING

SPILTELESTUDIE

RICHDE NIELSEN A/S

Entreprise II
+ vandledning og frem
ledning
Airt. 1.625.000 m² (S)
Pris: 65.000.000 kr.

PLANSKEMA OG VANDLØSNING

ANLÆG - BRVVGR 100.000 m² (S)



Sandindpumpning
Vestkysten 2000
Situationsplan

M.S. Tegnr. 0.0
Projekt: BKVI Nr. 110
Fov. Gt. 103-W-02
Dokument: 01-22-2000 'K'

Søndervig 2004.



Søndervig d. 29 september 2004



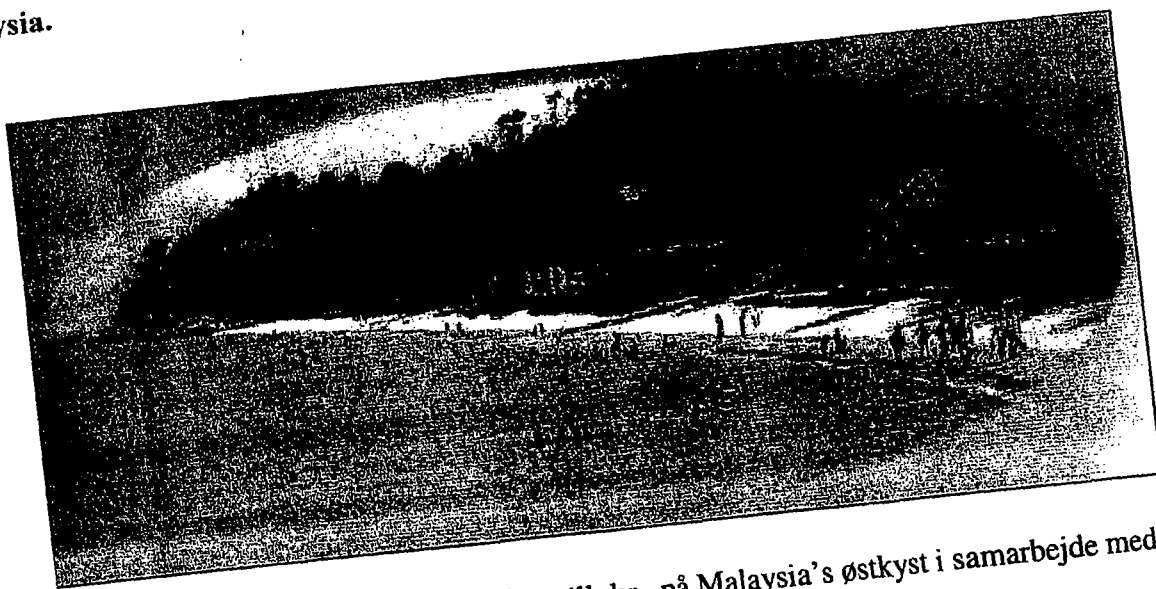
Søndervig d. 27 december 2004

Kysten er sandfodret med 96.000 m³ i perioden 15 – 20 oktober 2004

Sandfodringen kostede 4,0 mill. kr.

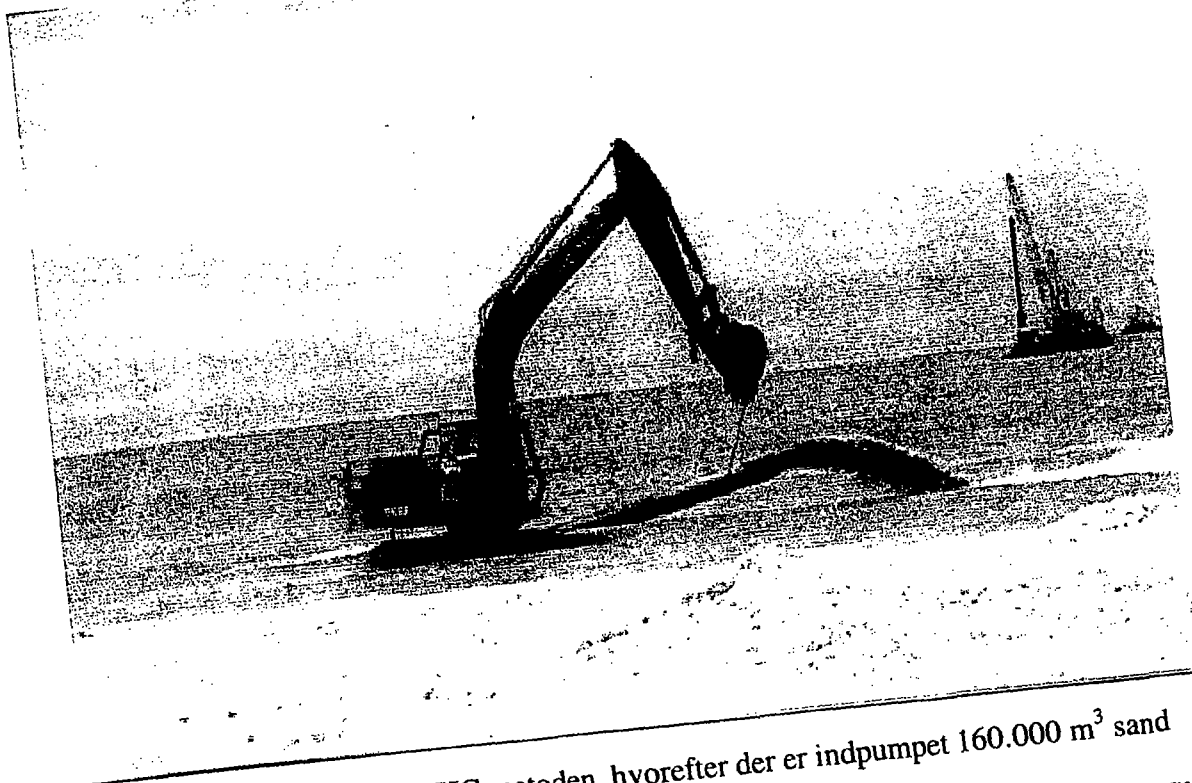
Netto resultatet er negativt efter en investering på 4,0 mill. kr.

Malaysia.



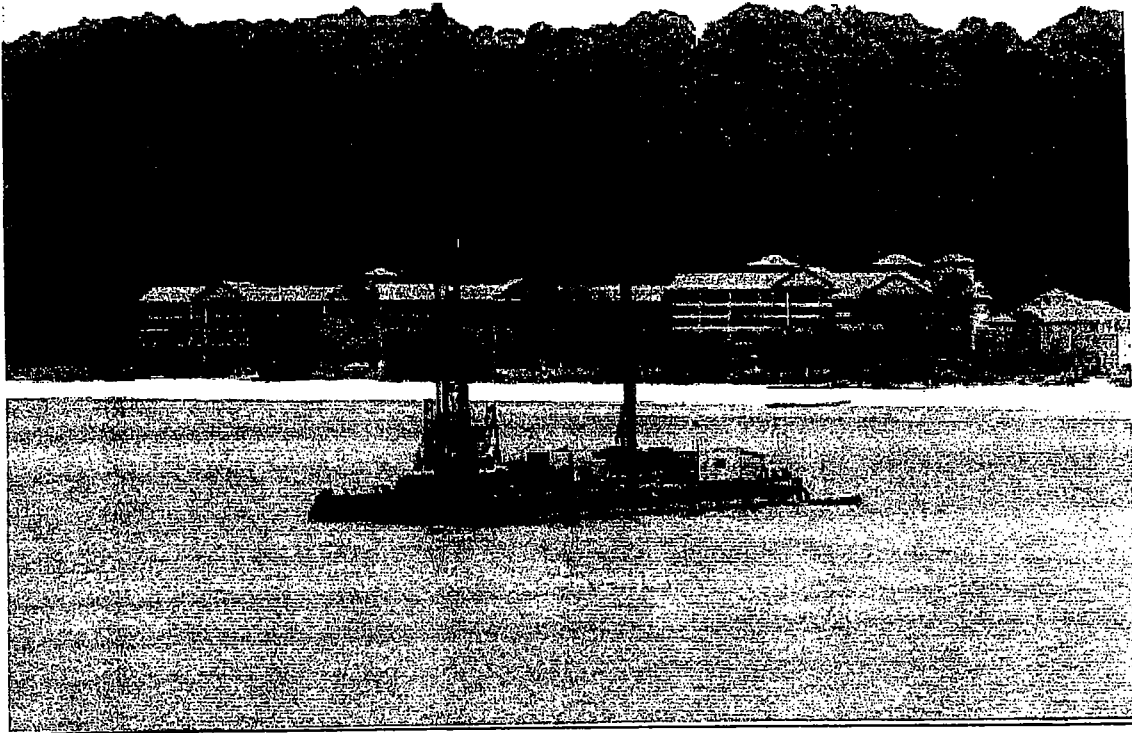
SIC har netop gennemført et projekt til 30,0 mill..kr. på Malaysia's østkyst i samarbejde med MRCB, som er Malaysia's største entreprenørfirma.

Projektet omfatter bygning af en sandstrand foran Hyatt og Sherraton hotel. Stranden er stabiliseret med SIC metoden, som er baseret på lodrette dræn i lighed med Ribersborg strand i Malmö

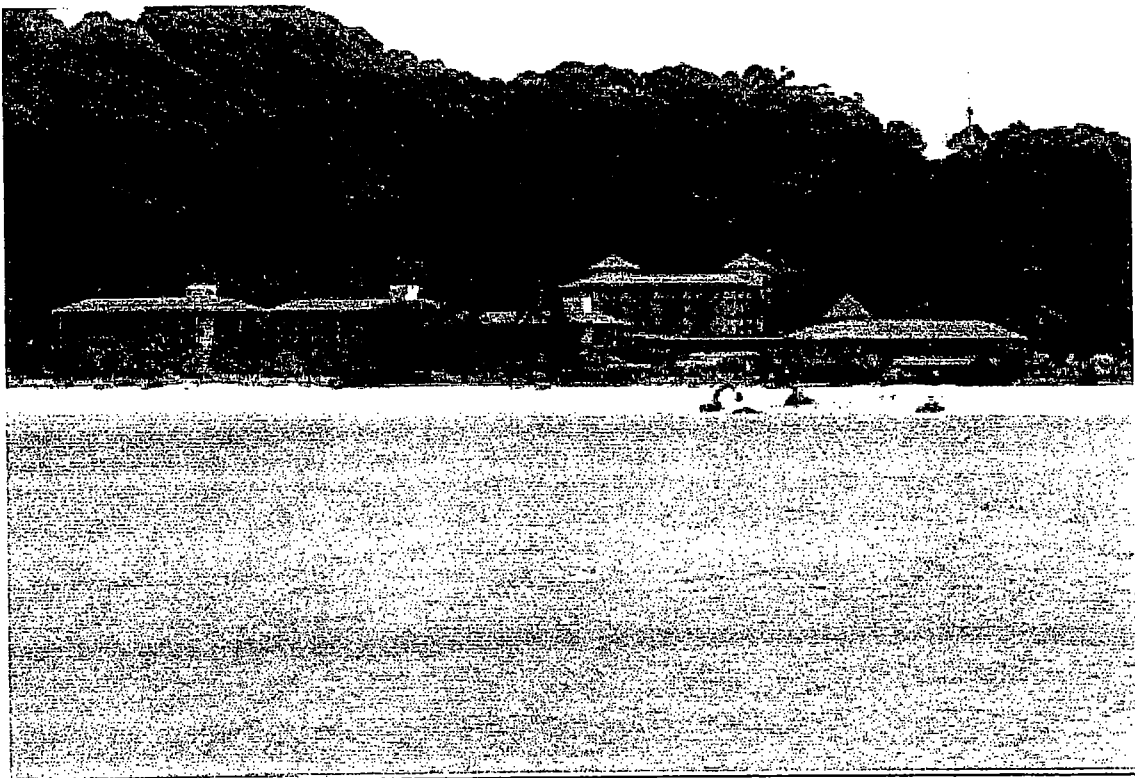


Stranden er drænet med SIC metoden, hvorefter der er indpumpet 160.000 m³ sand
Efterfølgende er stranden igen drænet med SIC metoden, som fastholder sandet i strandprofilet.

Telok Chempedak – Malaysia.



Sherraton Hotel



Hyatt Hotel

Reference Malmö kommun

Ribersborg Strand - Malmö



Ribersborg Strand efter et år med trykudligning

SIC Skagen Innovation Center
Dr. Alexandrinesvej 75
DK 9990 Skagen
Tlf 0045 98 44 57 13
Mail: sic-denmark@mail.tele.dk

Hvidt strandsand fra havet

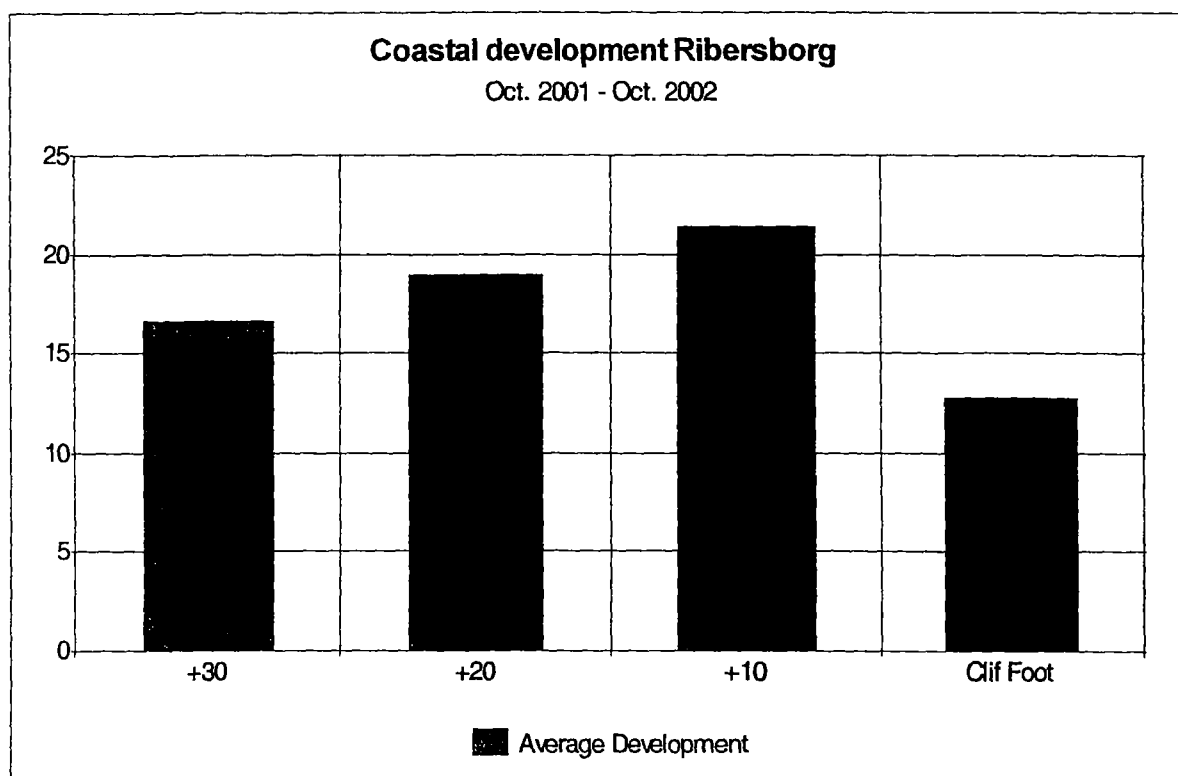
Oprindelig materiale tilført fra Køge bugt



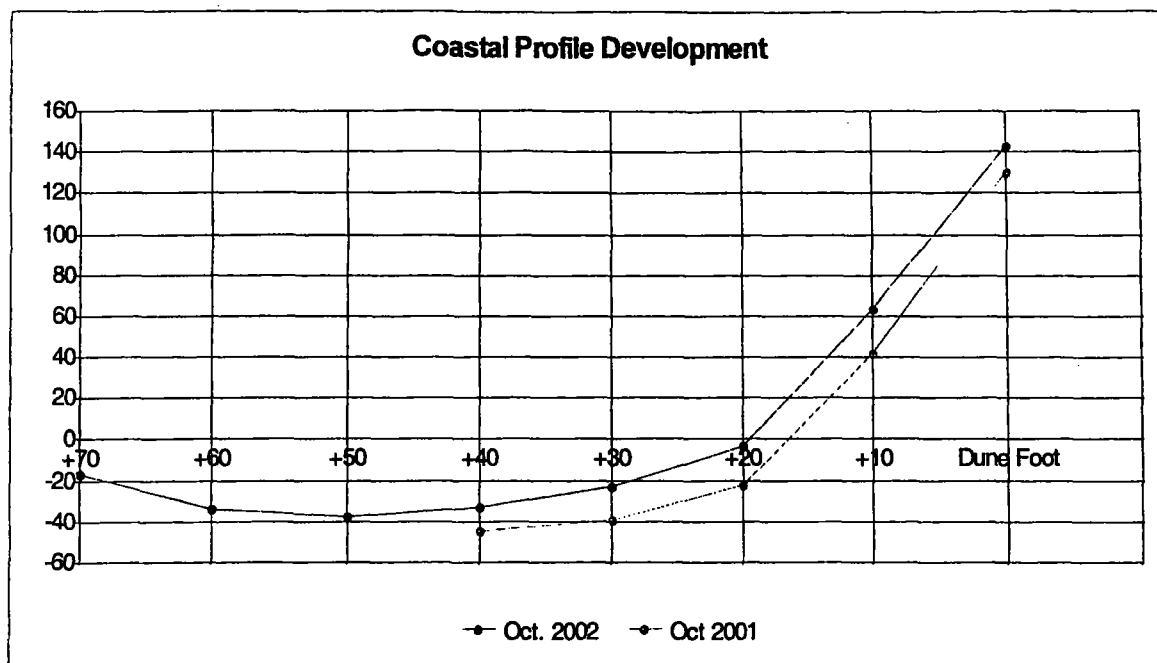
Billede fra Ribersborg strand d. 30 november 2001

Det ses meget tydeligt at der sker en opbygning i stranden med hvidt sand, som kommer ind fra havet.

Det hvide sand er efterfølgende også føjet op i baglandet, så man ikke længere ser en farveforskel på sandet i stranden.



Der er et gennemsnitligt kysttillæg på Ribersborg strand på 6,1 kubikmeter pr. meter det første år baseret opmålingen i et 35 meter bredt kystprofil.



Der er et gennemsnitligt kystillæg på kystlinien over det første år på ca 3,0 meter, samtidig med at vi har registreret at havbunden har hævet sig 10 – 20 cm uden for kystlinien.

Anbefaling.

Vi kan derfor på det foreliggende grundlag anbefale fortsat drift af anlægget idet kystprofilet efter trykudligning er inde i en meget positiv udvikling med en generel opbygning af kystprofilet.

Skagen d. 23 oktober 2002.

Poul Jakobsen

Marstal Kommune

Med baggrund i anlægget på Eriks Hale ved Marstal, vil det være muligt at stabilisere tangerne ved Hvide sande og Torsminde med SIC metoden, idet SIC metoden har stoppet faren for gennembrud på Eriks hale ved Marstal.



Eriks Hale Marstal

Samtidig vil stabilisering af vestkysten med SIC metoden reducere tilsandingen af Limfjorden samt indsejlingen til Torsminde og Hvide Sande havne.

Sikkerheden.

Sikkerheden på den jyske vestkyst er ikke optimal når fremskrivning af den nuværende kystbeskyttelsespolitik, viser at der vil mangle yderligere 86,5 mill. kubikmeter sand på strækningen fra Stenbjerg til Nymindegab efter en investering på 5,0 milliarder over 50 år.

Dette svarer til at der holder jumbotrailere med sand fra Skagen til Rom i 28 spor.

Kystdirektoratet har tidligere gjort gældende at hvis man benytter SIC metoden vil sandet komme til at mangle et andet sted på kysten.

Denne tese er ukorrekt og udokumenteret, idet sandet vil komme til at mangle i norske renden nord for Skagen samt Horns rev og Grådyb i sydlig retning.

Samtidig vil tilsandingen af Hvide Sande og Torsminde havne reduceres væsentligt med store besparelser til følge.

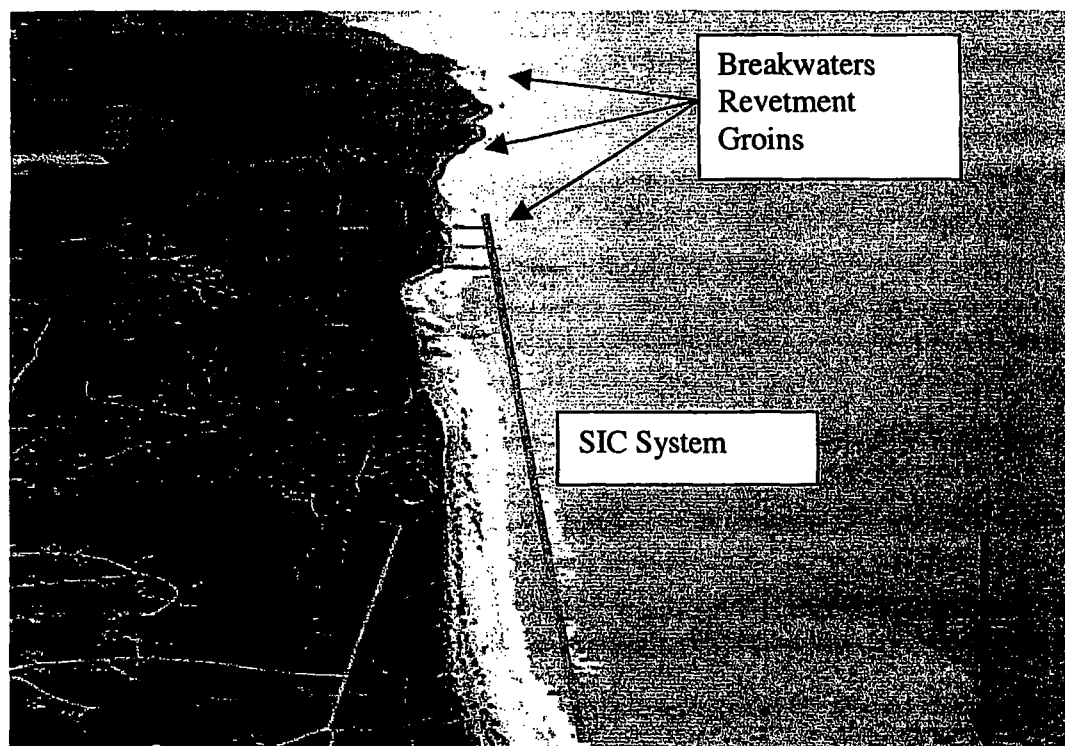
Marstal kommune har sparret 600.000,00 kr. i de 3 sidste finansår.

SIC vertical drain system compared with groins and breakwaters combined with beach nourishment.

Poul Jakobsen, Skagen Innovation Center, Dr. Alexandrinesvej 75, DK 9990 Skagen, Denmark

SIC carried out a field test on the west coast of Jutland, Denmark together with council Hjørring from 2000 – 2003.

The objective of the project was to compare the SIC pressure equalisation system with groins and breakwaters combined with beach nourishment at Lønstrup. Laustrup C 1988



Introduction.

The SIC system of Pressure Equalising Modules (PEM) is a vertical drain system placed in a matrix along the coastline with a distance between the rows of 100 metre along the coastline, and 10 metre between the modules (in the cross) Burcharth H. F. April 2000

The SIC system was installed on a 3700 meter long beach from the groin's in south to the Hirtshals county border in north.

Monitoring.

The beach profile was controlled by an independent survey company before the installation of the SIC system in June 2000, and yearly until June 2003.

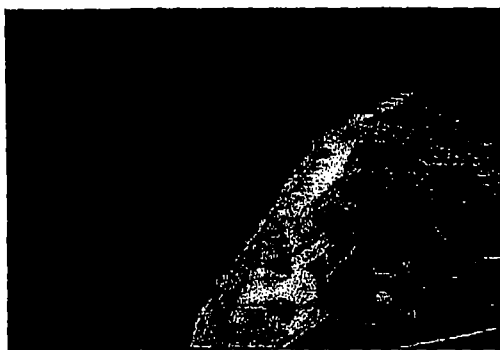
PEM system from SIC

The sand loss from level 2.5 meter in the dune foot to the shoreline is over three years 740 cubic metre per kilometre.

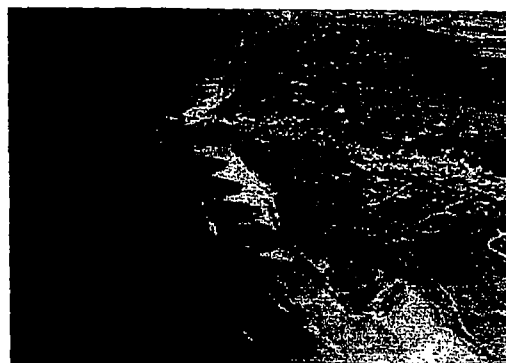
Groin's

In the area with groin's the erosion on 1150 metre over 15 years has been 33.000 cubic metre per year incl. dune erosion. The groins have tripled the erosion in relation to the natural erosion rate in this place.

Breakwaters



Lønstrup with the SIC system
July 1999



Lønstrup with beach nourishment.
July 2002

The beach with breakwaters at Lønstrup was protected with the SIC system in 1999 and the breakwaters were placed passive inside the beach.

The Coast Authority in Denmark insisted to have the SIC system removed, so they could continue the yearly beach nourishment with 22 000 cubic metre per year, but lost the beach.



Leaside erosion caused by breakwaters at Lønstrup.
July 2002

The breakwaters have resulted in extreme leaside erosion, and the beach is totally lost, and the owners of the land try to protect their property with rocks on the cliff.

Conclusion.

In the test area over 3700 metre with the SIC system, the erosion was limited to 740 cubic metre per km over 3 years or 250 cubic metre per Year.

In relation to the West coast of Jutland (100 km) the yearly need of beach nourishment will only amount to 25.000 cubic metre per year, *if most of the groins and breakwaters are removed* and the west coast of Jutland is stabilised with the SIC system.

Christian Lastrup estimated in his summary in 1988, that the need for beach nourishment combined with breakwaters on the west coast of Jutland, would be 620.000 cubic metre a year, but the erosion is now 4.1 mill cubic metre per year or 700 % more than estimated.

Field Test Old Skagen 1999 – 2004.

Fakta.

Rådata fra ingeniørfirmaet Carl Bro A/S viser, at stranden foran skrænten i forsøgsområdet efter 5 år er gennemsnitlig 63, cm højere end reference område 1 og 47 cm højere end referenceområde 2.

Volumen.

Rådata viser, at sandvolumen i forsøgsområdet er forøget med $5,5 \text{ m}^3$ pr. meter, mens erosionen har været henholdsvis $-9,2$ og $-2,3 \text{ m}^3$ pr. meter i henholdsvis referenceområde 1 og 2.

Resultatet skal evalueres med grundlag i udgangstidspunktet og i relation til referenceområderne og resultater er således henholdsvis 14,7 kubikmeter og 7,8 kubikmeter.

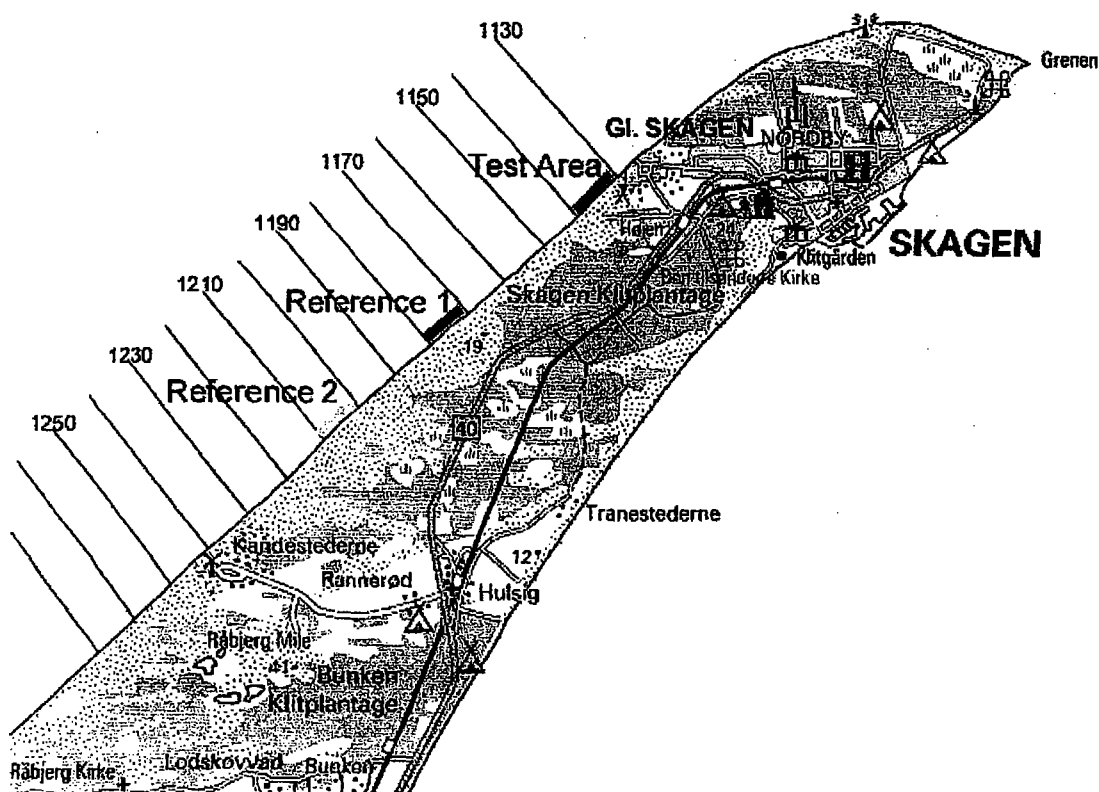
Strandbrede.

Den gennemsnitlige strandbrede i forsøgsområdet i forhold til referencelinien er gennemsnitlig forøget med 3,0 meter, men tilbagerykningen har været henholdsvis 3,0 og 1,3 meter i referenceområde 1 og 2

Strandbrede er en meget diffus faktor, idet kystlinien påvirkes stærkt af vind/bølgeretning og dermed strømretningen.

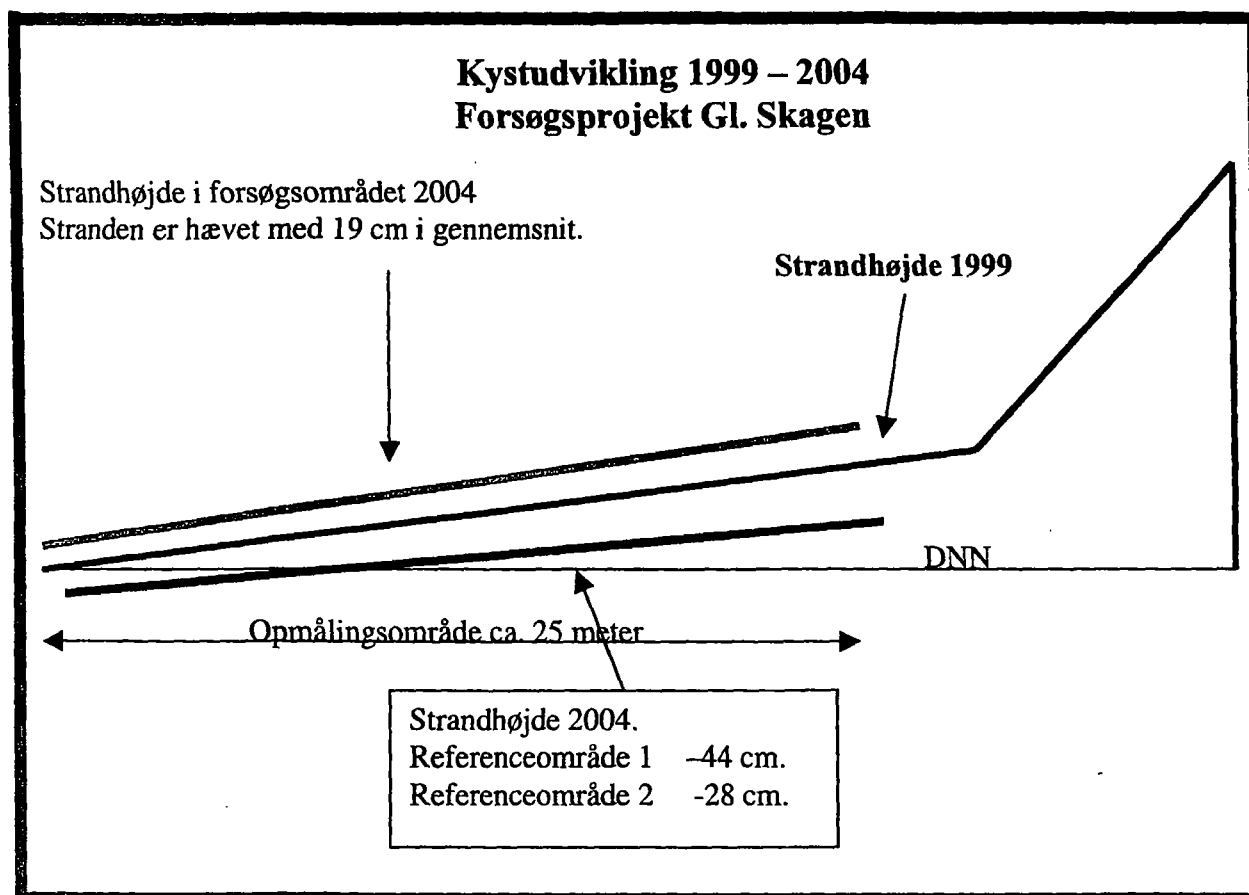
Konklusion.

Vestkysten kan sikres med SIC metoden kombineret med faskiner eller skræntfodsbeskyttelse, som skal sikre stranden i højvandssituationer.

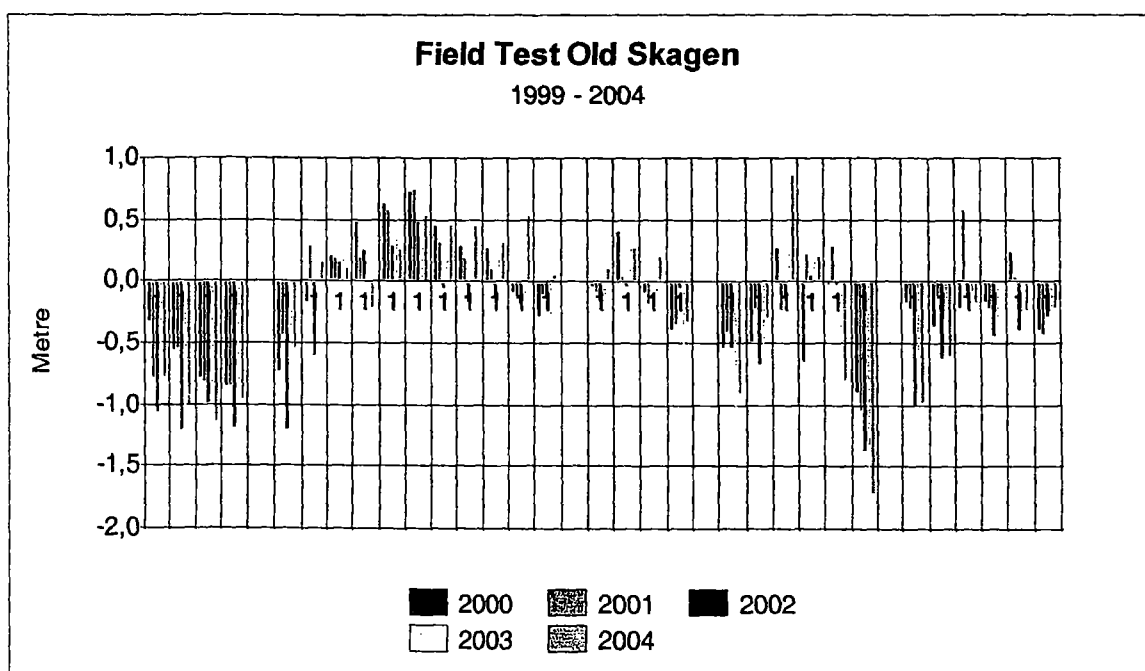


Flank 1	1128 - 1131
Test area	1132 - 114250
Flank 2	114350 - 114650
Reference 1	1170 - 1180
Reference 2	120134 - 121134

Strandudvikling baseret på gennemsnitlig strandhøjde

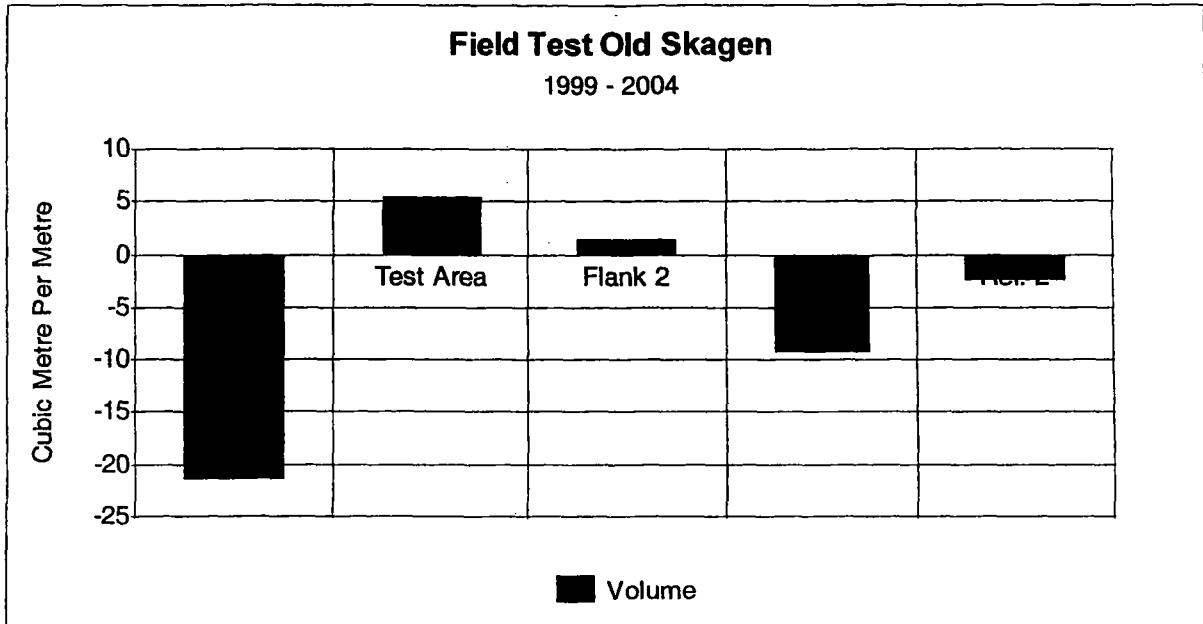


Resultatet skal sammenlignes med Nourtec 2, hvor KDI har sandfodret med 900 kubikmeter sand pr. meter over 5 år i perioden 1997 – 2001 på Torsminde Tange.

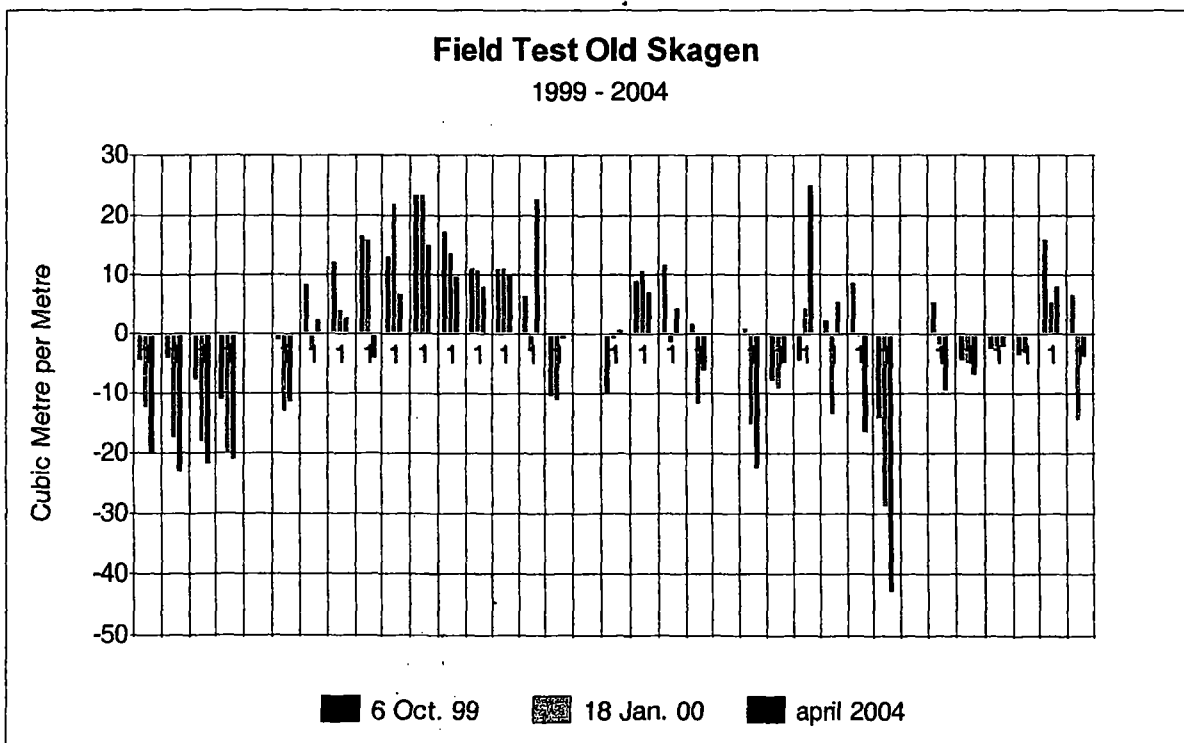


Opmålingerne i de enkelte målelinier viser at strandprofilet i forsøgsområdet er stabilt modsætningsvis referenceområderne, som viser alm. fluktuation og generel erosion, som kan relateres til den historiske udvikling på kysten over de sidste 150 år.

Volume.



Resultatet er ekstremt signifikant efter 5 år, hvis man kan udtrykke det så klart. Resultatet skal evalueres med grundlag i udgangstidspunktet og i relation til referenceområderne og resultater er således henholdsvis 14,8 kubikmeter og 8,29 kubikmeter

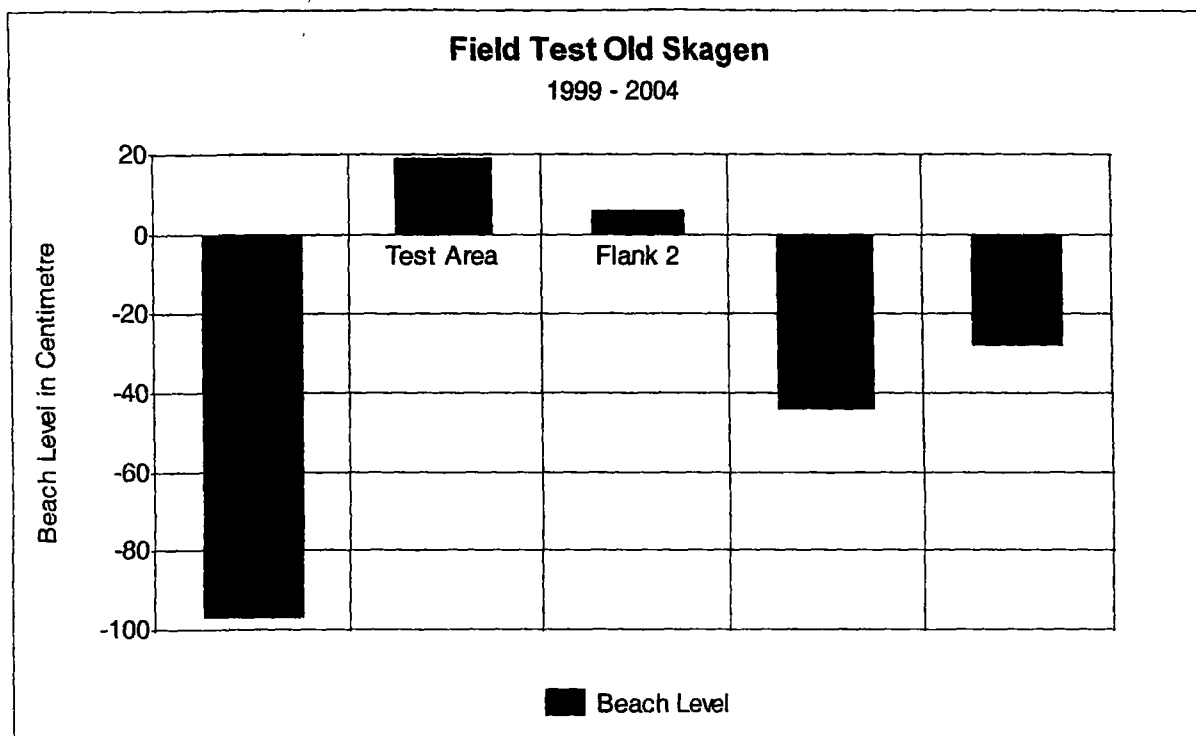


Universitetsuddannede kystteknikere gør generelt gældende at strande altid opbygges volumenmæssigt over sommer perioden.

Dette udsagn har ikke kunnet bekræftes af opmålingerne i projektet, idet volumen kun er forøget i det drænedes forsøgs område.

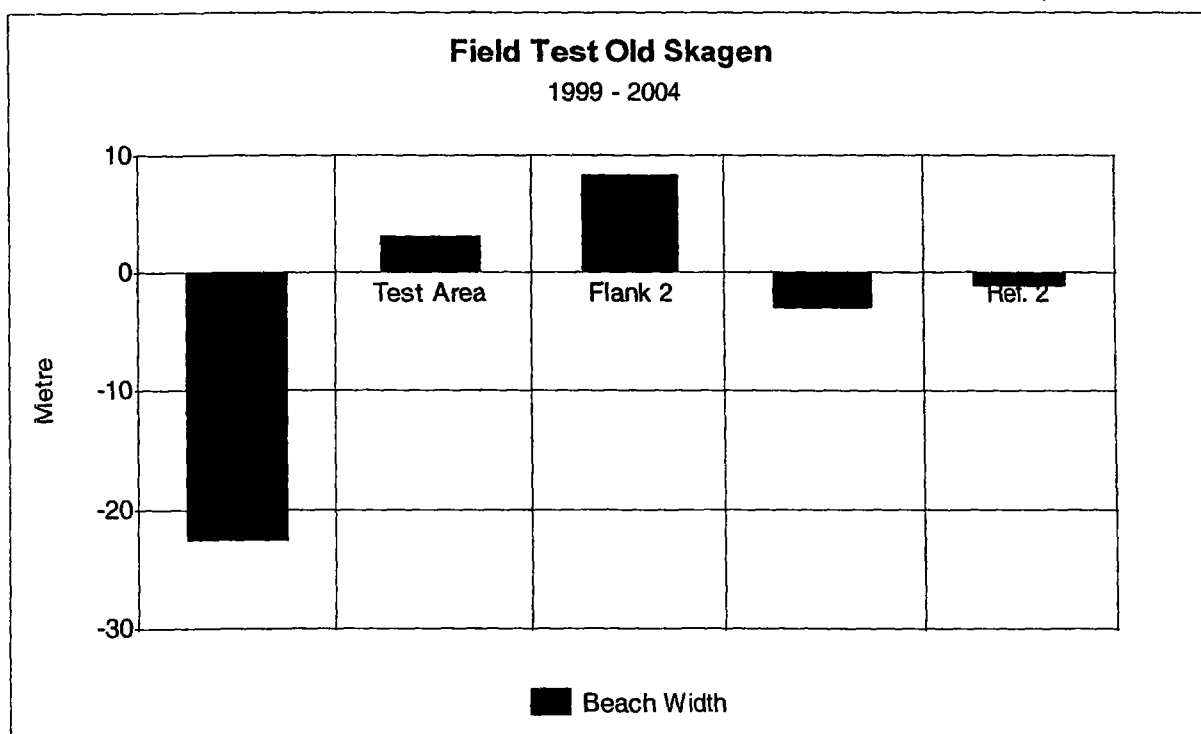
Erosionen i flanke 1 er ikke læside erosion, men skyldes at området foran Gl. Skagen også er trykudlignet. Metoden kan benyttes ved havneindløb Torsminde / Hvide Sande.

Strandhøjde.



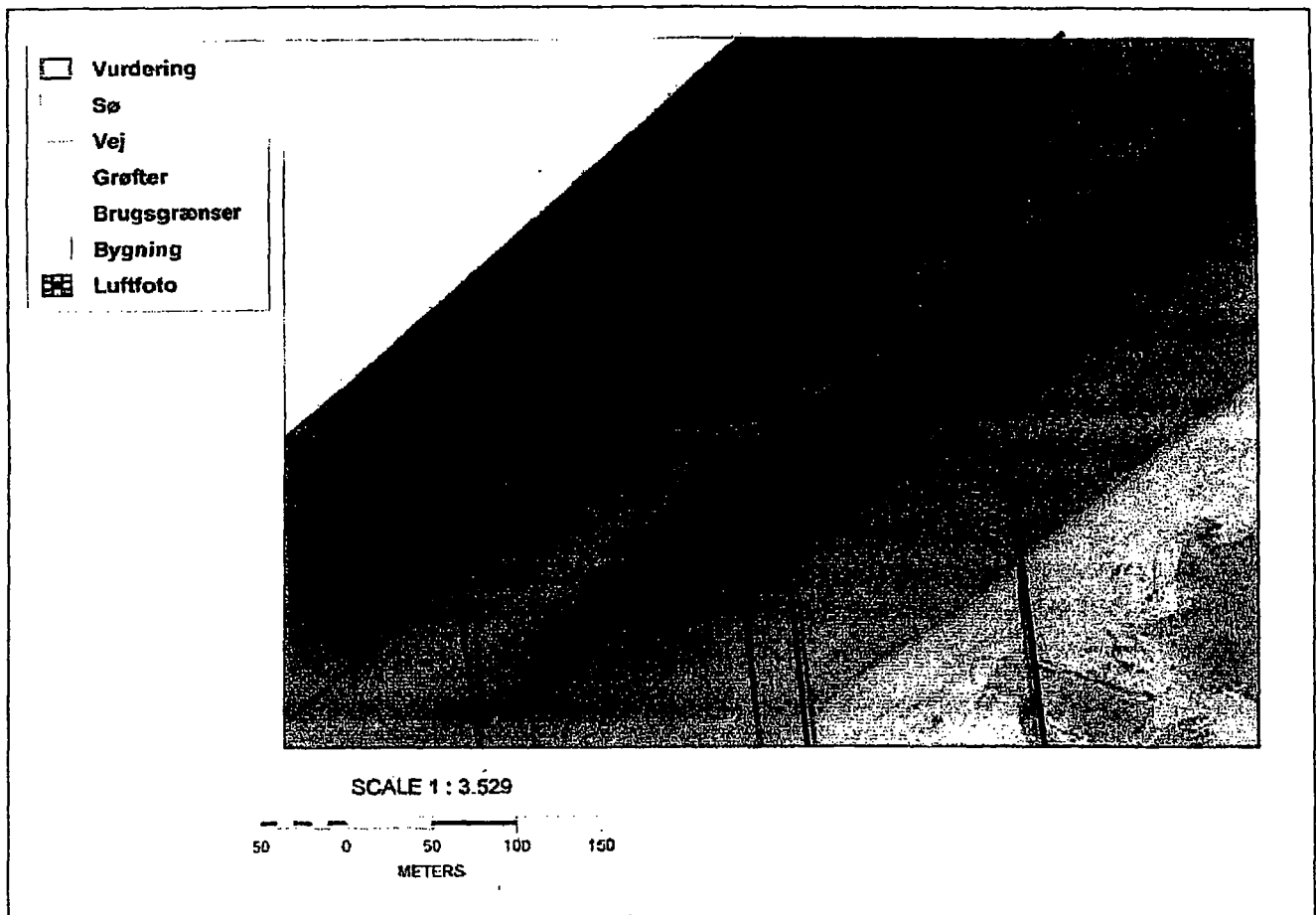
Den gennemsnitlige højde på stranden er henholdsvis 63 og 47 cm højere i forsøgsområdet i relation til referenceområderne over en periode på 5 år.

Strandbrede



Kystlinien er en meget variabel faktor, idet den påvirkes af vindretningert, som styrer strømretningen og fører dermed materialer fra forsøgsområdet til flankedområderne. Pålandsvind med kuling giver en smallere strand, mens fralandsvind giver understrøm mod land og tværgående materialetransport, som giver en bredere strand.

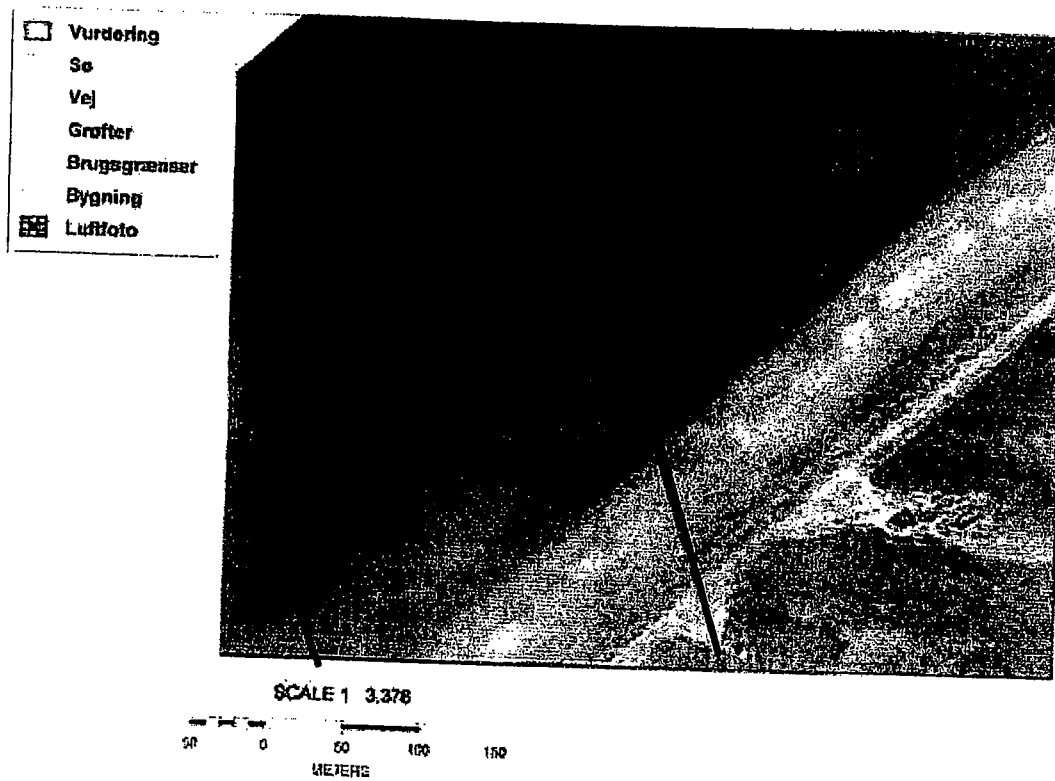
Referenceområde 1.



Kysten er rykket 1,67 meter tilbage pr. år siden udmatrikuleringen i 1852 - 58

Kysttilbagerykningen har historisk været den samme i forsøgsområdet i lighed med referenceområde 1

Referenceområde 2



Kysten er rykket 0,86 meter tilbage pr. år siden udmatrikuleringen i 1852 - 58

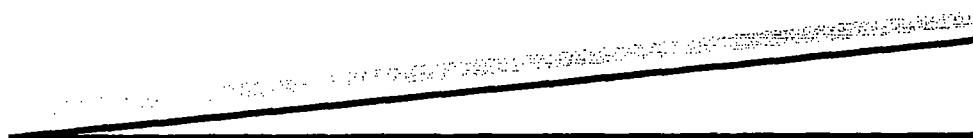
Bilag 1 - Nørlev Strand.

Anlægget på Nørlev strand blev etableret i ultimo maj måned 2000 efter flere måneder med østligvind og meget brede strandprofiler.

Slutopmålingen blev foretaget efter en længere periode med vestlig kuling. Stranden blev 7 meter smallere men samtidig 23 cm højere, som det fremgår af efterfølgende kalkulationer.



Strandprofil 50 meter bredt og 3 meter højt i klifoden. - Volumen: 75 m³



Strandprofil 43 meter bredt og 3 meter højt i klifoden. - Volumen: 64,5 m³

Difference i volumen	10,50 m ³
Sandtab over 3 år	0,74 m ³
Resterende buffer mængde	9,76 m ³
<u>Stranden er gennemsnitlig hævet med</u>	<u>23,0 cm</u>

Bufferkapaciteten er ca. 10 kubikmeter som svare til 50 % af de tilførte mængder ved bølgebryderne årligt.

Buffermængden er revolverende over tid

Dette betyder at hvis vi har 3 kraftige stormsituationer over året tilfører SIC system 30 m³ pr. meter til stranden pr. år eller 111.000 kubikmeter på strækningen på 3,7 km.

15 km Hvide Sande.

Det er dokumenteret at den gennemsnitlige strandhøjder er 63 cm højere i forsøgsområdet ved GL. Skagen i relation til referenceområdet 1.

Hvis dette resultatet omregnes til projektet på 15,0 km ved Hvide Sande taler vi om en sandmængde i forstranden på $0,63 \times 70 \text{ meter} = 44,1 \text{ m}^3$ eller 661.500 kubikmeter på 15000 meter.

Hvis sandet skulle indpumpes på stranden vil det koste, 21,8 mill kr. årligt.

SIC's pris er 3,75 mill. kr. årligt.

Skagen d. 9 juni 2004.

Poul Jakobsen

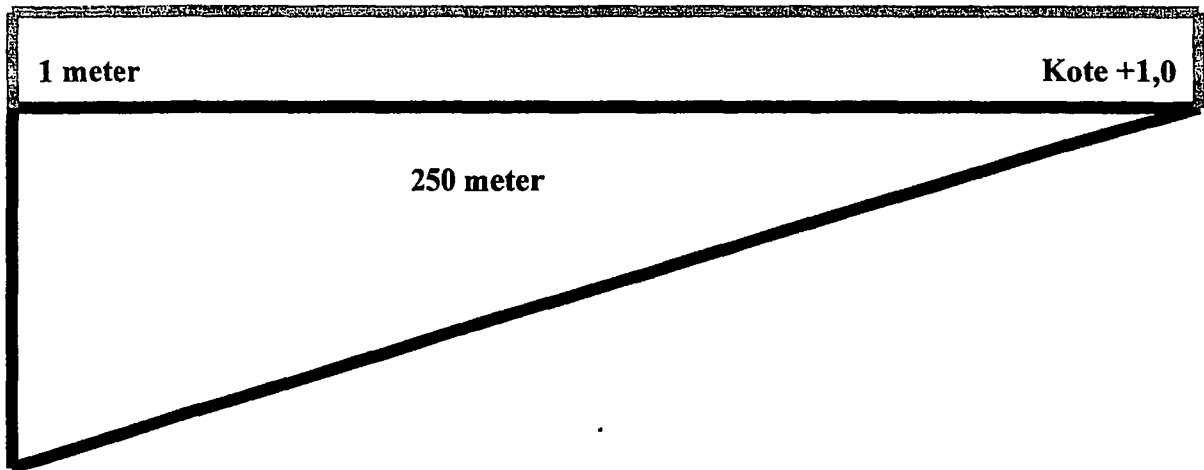
Nourtec 2 forsøget

Thorsminde Tange nord

3500 meter

Sandfodring med 1000 kubikmeter pr. meter i perioden 1997 - 2001

250 meter



Kote -5,0

Sandfodring $6 \times 250 / 2 = 750 \text{ m}^3$

Sandfodring $1 \times 250 = 250 \text{ m}^3$

Investeret kapital 59,0 mill kr.

I Nourtec 2 forsøget har man sandfodret med 1000 kubikmeter pr meter i perioden fra 1997 – 2001.

Dette er en femårig periode i lighed med forsøget SV for Gl. Skagen.

Rådata.

ST.	Tillæg m ² 30.04.04	Bredde tillæg	Højde tillæg	Hæld- ning	Strand bredde	Areal m ² 30.04.04	Hæld- ning	Strand bredde	Areal m ² 27.01.99
117000	-22,41	-17,1	-0,91	1,32	14,9	4,21	2,65	32,0	26,62
117200	-4,57	0,5	-0,28	1,73	22,6	10,05	3,18	22,1	14,62
117400	25,13	32,6	0,85	0,65	45,4	30,78	3,81	12,8	5,65
117600	5,28	4,2	0,20	2,50	30,1	22,73	2,81	25,9	17,45
117800	-16,29	-10,8	-0,79	1,72	14,4	5,05	3,76	25,2	21,34
118000	-42,54	-27,4	-1,71	0,75	8,2	0,90	3,64	35,6	43,44
112800	-19,89	-20,7	-0,77	1,13	15,3	8,30	2,39	36,0	28,19
112900	-23,13	-23,7	-1,00	1,55	9,8	3,83	2,60	33,5	26,96
113000	-21,59	-21,6	-1,13	1,14	8,0	2,21	2,92	29,6	23,80
113100	-20,90	-24,2	-0,96	3,89	8,2	3,44	2,89	32,4	24,34
113200	-11,43	-13,5	-0,54	2,02	11,2	3,87	3,20	24,7	15,30
113300	2,25	2,9	0,15	2,01	20,3	10,05	3,21	17,4	7,80
113400	2,50	1,7	0,10	1,75	24,0	13,81	2,85	22,3	11,31
113500	-4,11	-10,0	-0,20	2,69	19,4	11,81	2,35	29,4	15,92
113600	6,81	0,5	0,25	2,05	28,5	22,12	2,64	28,0	15,31
113700	14,98	10,8	0,52	1,55	34,8	25,42	2,37	24,0	10,44
113800	9,72	7,5	0,45	2,05	44,1	30,11	1,82	36,6	20,39
113900	8,04	6,9	0,45	1,95	43,9	28,95	1,80	37,0	20,91
114000	10,02	11,1	0,32	1,59	45,3	29,65	1,90	34,2	19,63
114100	22,55	15,5	0,52	2,10	49,9	42,50	2,11	34,4	19,95
114250	-0,56	0,3	0,05	2,10	38,4	27,60	2,12	38,1	28,16
114350	0,57	2,5	0,10	1,16	34,7	22,73	2,27	32,2	22,16
114450	7,03	18,5	0,27	0,92	43,8	24,01	2,69	25,3	16,98
114550	4,17	9,7	0,20	1,15	41,9	25,38	2,29	32,2	21,21
114650	-5,96	2,4	-0,32	1,63	36,1	18,50	2,34	33,7	24,46
120134	-9,18	-15,5	-0,98	0,94	1,7	0,05	3,63	17,2	9,23
120334	-6,77	-11,9	-0,60	1,54	5,1	0,32	2,72	17,0	7,09
120534	-1,96	-3,1	-0,15	2,84	9,5	2,21	2,91	12,6	4,17
120734	0,06	3,5	0,00	1,91	29,5	13,42	2,18	26,0	13,36
120934	7,85	11,9	0,23	1,79	36,4	19,40	2,46	24,5	11,55
121134	-3,60	7,6	-0,20	2,33	44,9	26,30	2,33	37,3	29,90

CYAN

blå

1811
me e

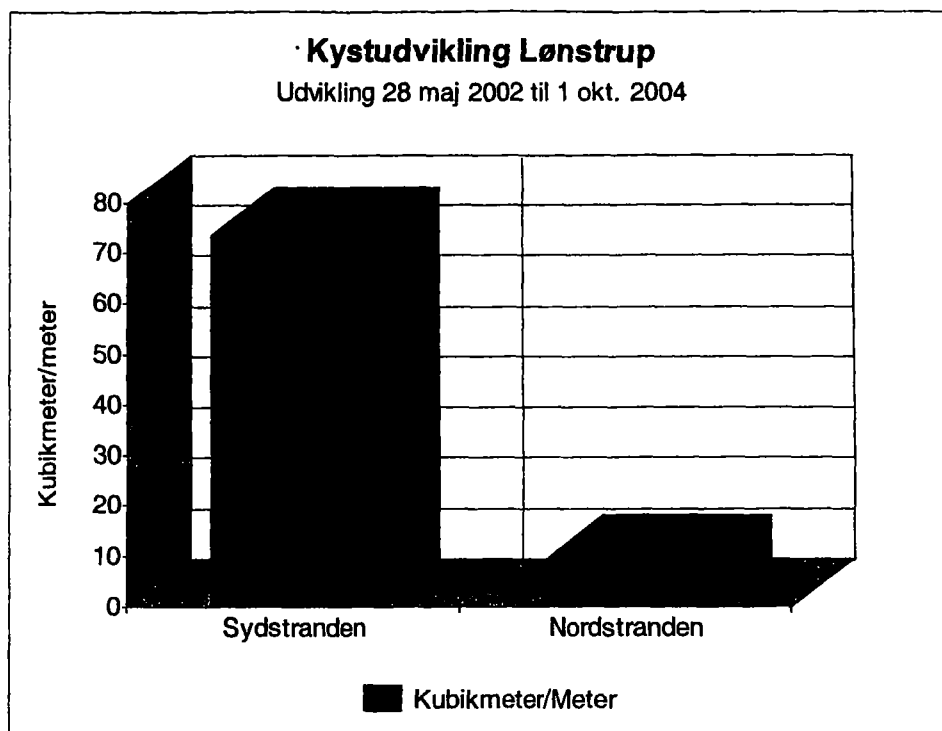
Dokumentation af effekten af SIC systemet

Bølgebryderne - Lønstrup 2004



SIC systemet har tilført sydkysten 51.506 (81.506) kubikmeter sand i forhold til udbudsgrundlaget for licitationen i 2004

Resume.



SIC trykudlignede syd stranden ved Lønstrup i marts/april måned 2004, og man kunne meget hurtigt visuelt se, at der skete en voldsom strandopbygning på syd stranden modsætningsvis nord stranden, som ikke var trykudlignet.

SIC systemet har tilført syd stranden $73,6 \text{ m}^3$ pr. meter fra skrænt fod til 100 meter uden for kronelinien i bølgebryderne, hvorimod nord stranden uden trykudligningsmoduler er tilført $8,8 \text{ m}^3$ pr meter i samme måleområde i samme periode.

Beregningerne er baseret på KDI's opmålinger i hovedlinierne d. 28 maj 2002 og 1 oktober 2004.

Volumen beregningerne er udført af ingeniørfirmaet Carl Bro A/S.

Hvis man ser på strandprofilet alene, er der en volumen tilvækst på $26,8 \text{ m}^3$ pr. meter på syd stranden med trykudligningsmoduler, mens der er en erosion på $-8,09 \text{ m}^3$ meter pr meter på nord stranden.

Syd kysten udgør en strækning på 700 meter og det samlede kysttillæg på sydkysten er således 51.506 m^3 .

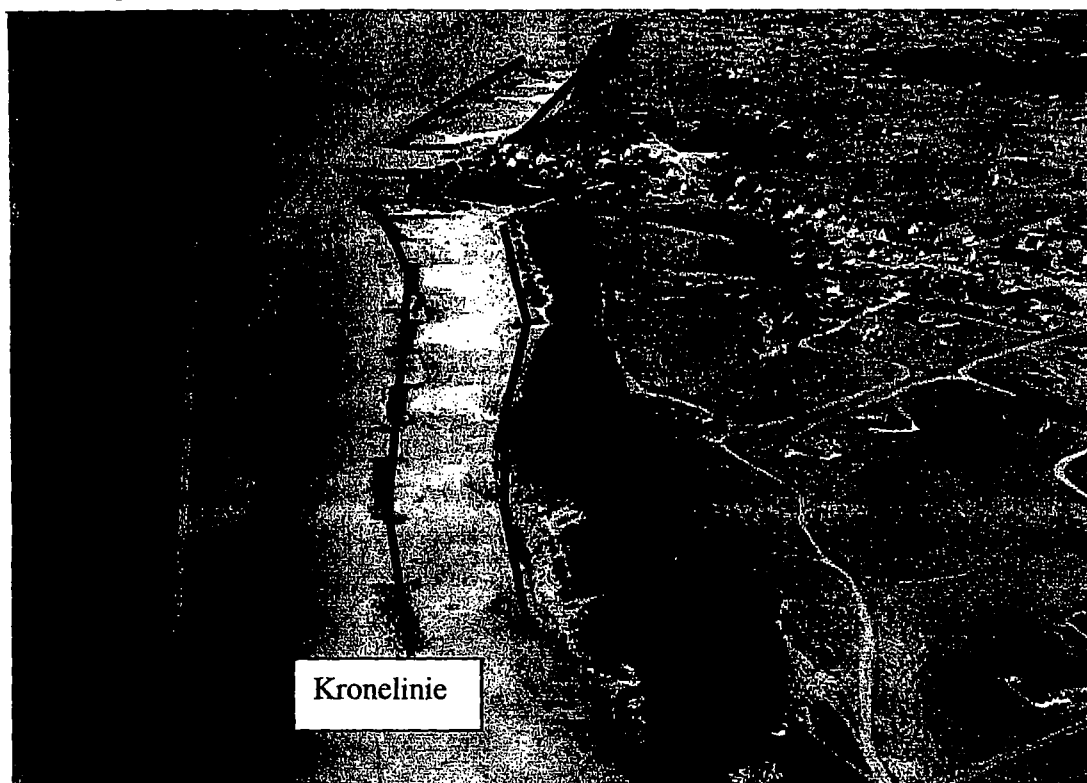
Nord kysten er en strækning på 400 meter og kyst tillægget er således kun 3.518 m^3 , som skyldes sideeffekten fra sydkysten.

Der er fortsat en uafklaret målefejl på -22 cm på KDIs opmåling d. 1 oktober 2004 i forhold til DVR90 på Hirtshals havn.

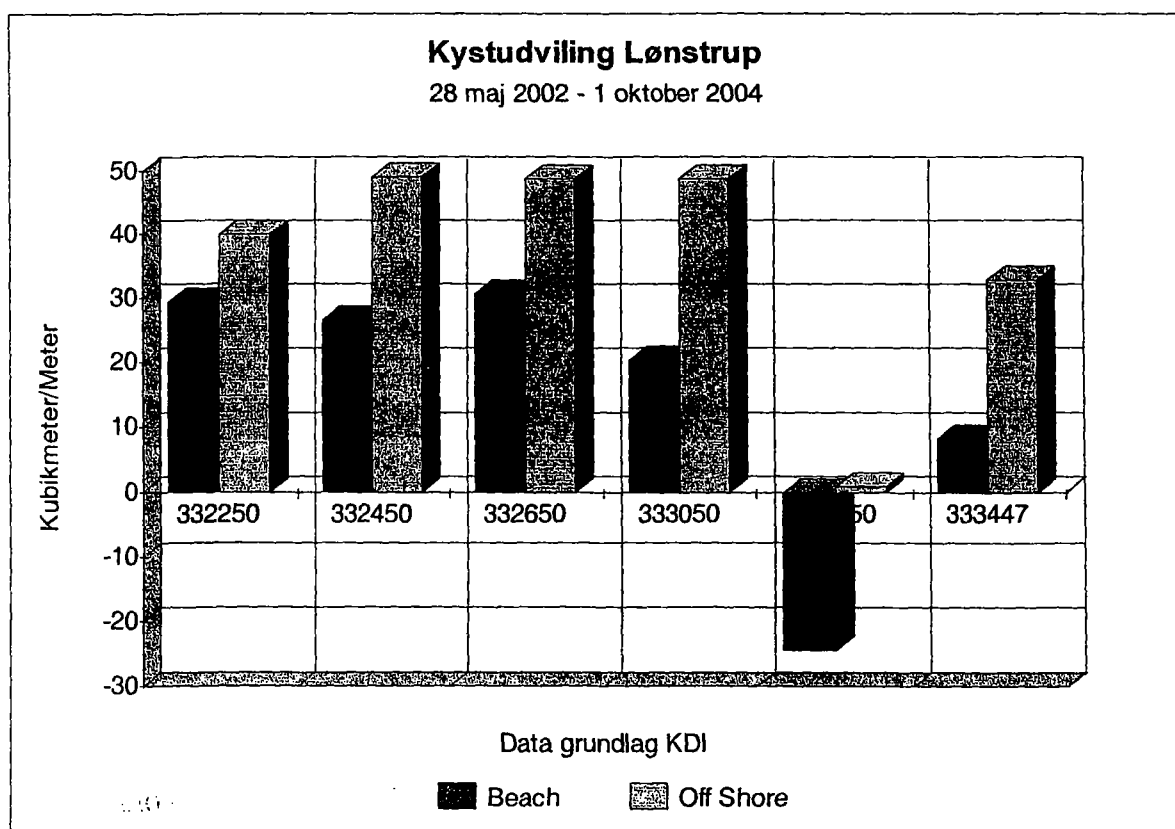
Det betyder at tillægget på syd stranden kan være ca. 30.000 kubikmeter større eller i alt 81.506 m^3 . En kontrolopmåling d. 19 oktober 2004 indikerer også, at KDI har en målefejl på -22 cm.

*(KDI har noteret på opmålingen fra d. 1 okt. 2004, at opmålingen ikke er godkendt.)

Databehandling

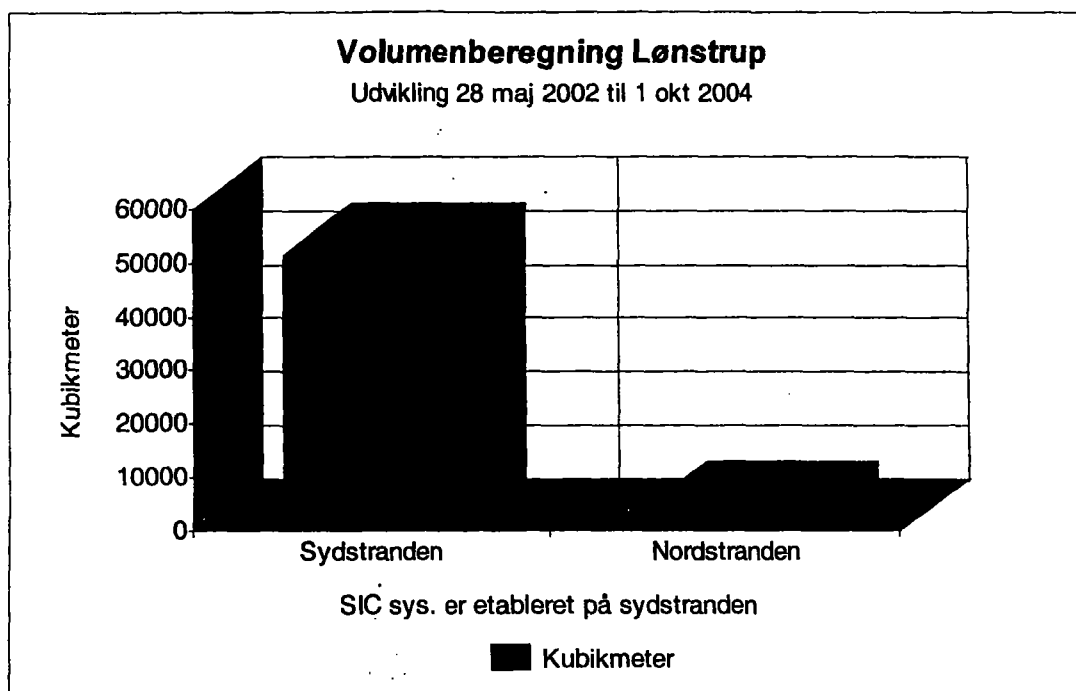


Beregningerne er opdelt på strandprofilen, samt 100 meter offshore for kronelinien i bølgebryderne.



Grafikken viser tillæg /erosion på stranden samt fra kronelinien og 100 meter off shore.

Volumenberegninger



Station	Beach	Off Shore	Total	
332250	29,44	40,07		
332450	26,65	49,21		
332650	30,85	48,76		
333050	20,44	48,91		
South av.	26,845	46,7375	73,5825	Kubikmeter
333250	-24,44	0,94		
333447	8,26	32,83		
North av.	-8,09	16,885	8,795	Kubikmeter
Volumenberegning sydstranden				
Længde				
700	73,58	51506		Kubikmeter
Volumenberegning Nordstranden				
400	8,795	3518		Kubikmeter

Strandprofilet på sydkysten er forstærket med 26,9 kubikmeter pr. meter, siden sydkysten blev trykudlignet i marts/april 2004.

Kystprofilet på sydkysten er forstærket med 73,6 kubikmeter pr meter fra skræntfod til 100 meter offshore for kronelinien.

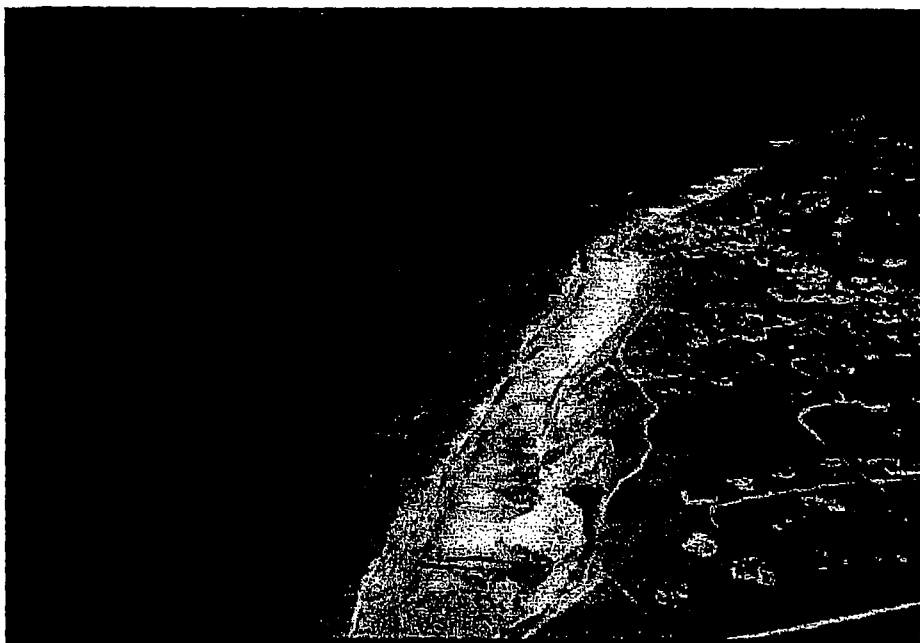
Strandprofilet på nord kysten uden trykudligning er svækket med -8,09 kubikmeter pr. meter i forhold til licitationsgrundlaget, som er baseret på KDI's opmåling d. 28 maj 2002.

Dette er imidlertid et øjebliksbillede, idet stranden i 2004 er opmålt efter en periode med højvande og kuling fra d. 11 september til d. 27 september 2004.

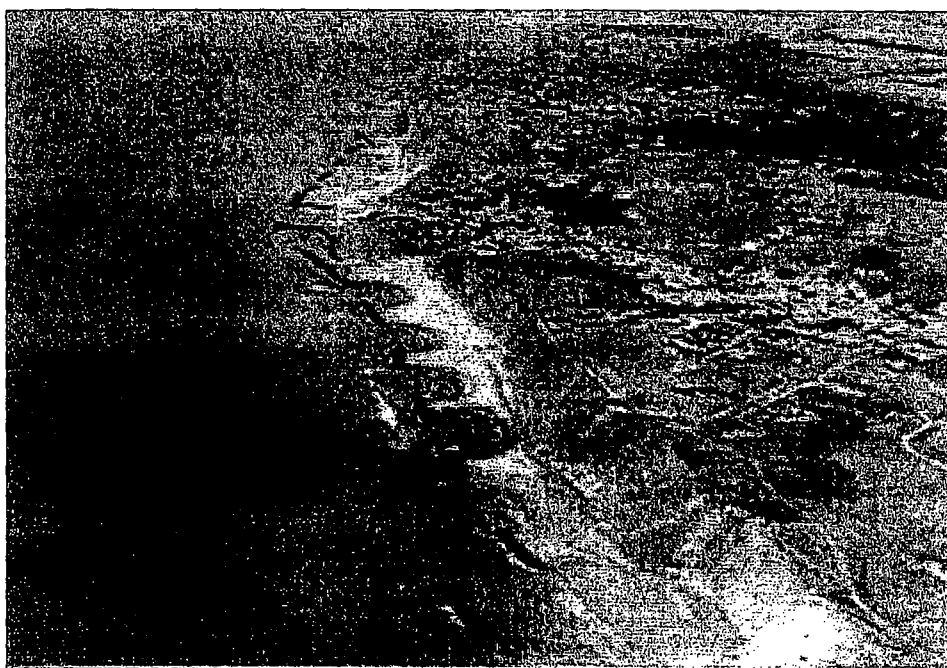
Man skal derfor erindre at SIC systemet har en revolverende virkning, så effekten af SIC systemet er langt større end beregningerne umiddelbart viser.

Man kan samtidig konkludere, at der ikke er tale om en tilfældighed, når man ser på forskellen mellem syd stranden, som er trykudlignet, og nord stranden som ikke er trykudlignet.

Vi skal samtidig henvise til situationen fra 1999, hvor SIC trykudlignede stranden første gang.



Lønstrup 1999 med trykudligning



Lønstrup juli 2002 efter at stranden er sandfodret med 414.758 kubikmeter sand i perioden 1984 – 2002 til en pris af i alt 25.0 mill. kr.

KDI's opmålinger viser at vanddybden i krone linien er mellem –1,6 meter og – 1,9 meter.

Lønstrup 2004 med trykudligning på sydkysten.



Lønstrup Juli 2002



Lønstrup september 2004
Lagunen er fyldt helt op med sand