

deligt højere i tyndt befolkede områder end i byområder. Den gennemsnitlige rejsetid beregnes i en såkaldt GIS-model, som er et geografisk informationssystem, hvor den geografiske placering af befolkningens adresser og vejnettet mv. er indkodet.

Kriterierne i stk. 5, nr. 3-5, sigter specielt mod erhvervsstrukturen i regionen. De foreslåede kriterier afspejler beskæftigelsessituationen og forhold vedrørende arbejdsstyrkens sammensætning og uddannelsesniveau.

I stk. 5, nr. 3, foreslås det, at kriteriet antal ledige 20-59 årige indgår i opgørelsen af udgiftsbehovet. Antallet af ledige er et direkte mål for beskæftigelsessituationen i regionen. Et relativt højt antal ledige i en region indikerer, at der i denne region vil være et særligt behov for initiativer, der styrker erhvervsudviklingen i regionen.

I stk. 5, nr. 4, foreslås det, at antallet af personer i arbejdsstyrken uden videregående uddannelse indgår i opgørelsen af udgiftsbehovet. Højtuddannet arbejdskraft vurderes at have betydning for en regions udviklingspotentialer. Det må således vurderes, at regioner med forholdsvis få personer i arbejdsstyrken med en videregående uddannelse vil have relativt sværere ved at skabe vækst og derfor har et særligt behov for iværksættelse af initiativer på erhvervsområdet.

I stk. 5, nr. 5, foreslås det, at antallet af 20-59 årige lønmodtagere med forudsatte færdigheder på grundniveau indgår i opgørelsen af udgiftsbehovet. Dette kriterium afspejler - ligesom det ovenfor omtalte kriterium - nogle aspekter vedrørende arbejdsstyrkens sammensætning. Forholdsvis mange lønmodtagere på grundniveau i en region indikerer, at der er forholdsvis mange lavtlønnede og en erhvervsstruktur, der ofte vil være sårbar i konkurrencen med udlandet.

Kriterierne i stk. 5, nr. 6-8, sigter specielt mod trafikområdet, men har også relation til erhvervsområdet, idet blandt andet kriteriet erhvervspendling indgår. Trafikområdet, som består af busdrift og privatbaner, er den økonomisk tungeste af regionernes udviklingsopgaver. Det vurderes, at forhold som trafiktilgængeligheden og omfanget af erhvervspendling vil være gode indikatorer for behovet for kollektiv trafik.

I stk. 5, nr. 6, foreslås det, at antallet af biler i en region i forhold til vejlængden i området indgår i udgiftsbehovet som et mål for trafikintensiteten i området. Et højt antal biler pr. kilometer vej indikerer potentielle trængselsproblemer og dermed også et øget behov for kollektiv trafik.

I stk. 5, nr. 7, foreslås det, at omfanget af erhvervspendling indgår som en indikator for trafikbelastning

gen. Erhvervspendlingen er her som udgangspunkt opgjort ud fra et afstandskriterium, dvs. en afstand på mere end 12 kilometer mellem bopæl og arbejdssted. Men herudover medtages også personer, som har under 12 kilometer mellem bopæl og arbejdssted, hvis bopæl og arbejdssted ligger i hver sin kommune. Det skyldes, at busruter, der krydser en kommunegrænse, medfører en vis merbelastning til koordinering for regionerne.

I stk. 5, nr. 8, foreslås det, at længden af privatbaner i den enkelte region indgår som en indikator for regionernes udgiftsbehov til privatbaner. Privatbanerne dækker visse steder behovet for kollektiv trafik, men er noget ulige fordelt på regioner. Længden af privatbaner vil i et vist omfang indikere den enkelte regions udgifter til privatbaner.

I stk. 5, nr. 9, foreslås det, at regionernes udgifter til tjenestemandspensioner optjent før regionernes etablering den 1. januar 2007, indgår i opgørelsen af udgiftsbehovet. Der vil blive fastsat nærmere regler for opgørelsen af disse udgifter - herunder for fordelingen på perioderne før og efter 1. januar 2007. Tidligere har trafikskelskaberne i et vist omfang anvendt tjenstemandsansættelser. Men der er betydelige forskelle fra område til område. I forbindelse med etableringen af regioner overtager disse regioner således i varierende omfang pensionsforpligtelser fra de tidligere amter. Der er således tale om forhold, der påvirker regionerne forskelligt, og som den enkelte region ikke selv har mulighed for at styre, da det er forpligtelser, der overtages fra tiden før regionernes etablering. Det vurderes derfor, at disse udgifter indregnes i regionernes udgiftsbehov med henblik på at skabe et ligeligt økonomisk udgangspunkt for de nye regioner.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 6 indebærer, at de vægte, der anvendes til sammenejning af udgiftsbehovskriterierne, jf. stk. 5 ovenfor, tages op til revision i folketingsåret 2010-11. Det skyldes først og fremmest, at der forudses at være behov for til den tid at tilpasse den vægt, som udgifterne til tjenstemands-pensioner, jf. stk. 5, nr. 9, indgår med. Vægten for dette kriterium kan hermed justeres under hensyntagen til den stedfundne udvikling i regionernes udgifter til tjenstemands-pensioner optjent før 1. januar 2007. På langt sigt vil disse udgifter falde, og der hermed skulle lægges mindre vægt på dette kriterium. Når vægten på dette kriterium bliver nedsat, vil der samtidig skulle lægges mere vægt på et eller flere af de øvrige kriterier. Herudover vil udviklingen frem til 2010 kunne betyde, at det vurderes, at der skal foretages yderligere justeringer af kriteriernes vægte.