

21. december 2012

## Notat

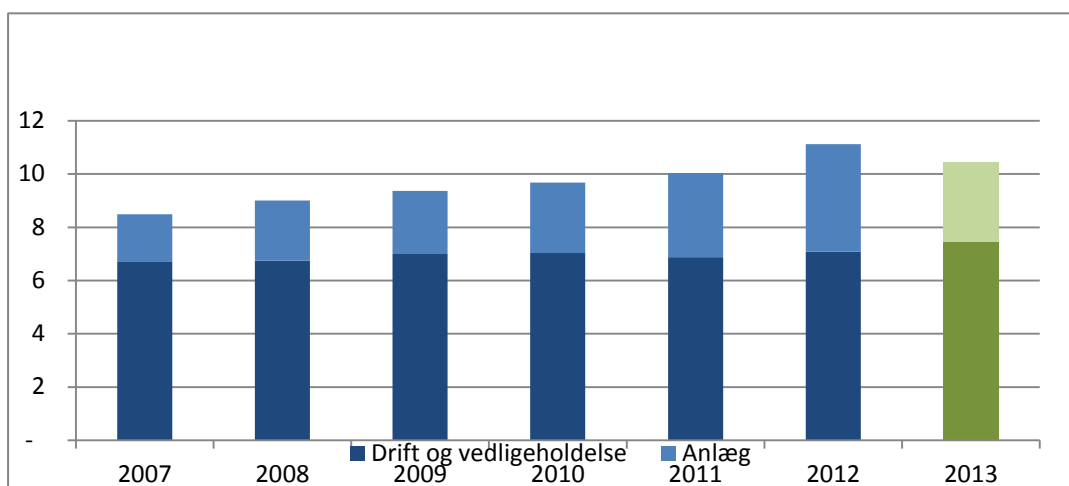
### Økonomisk afmatning og anlægsloft gør indhug i kommunernes vejbudget i 2013

#### 1) Hovedresultater

Dansk Vejforening har sammen med FDM gennemført en høring blandt 25 kommuner om deres budget for anlæg og vedligeholdelse af veje i 2013.

Høringen viser at de kommunale vejbudgetter kan forventes at falde med i alt cirka 6-8% i forhold til 2012.

Dette tal dækker over at kommunerne forventer at bruge lidt mere på drift og vedligeholdelse (6% mere) og en del mindre (25%) på anlæg af veje, fortov, cykelstier, pladser osv.



Udviklingen i budgettet for drift og vedligeholdelse samt anlæg, mia. kroner i løbende priser.  
Kilde: Danmarks Statistik, Dansk Vejforening og FDM.

Faldet i kommunernes vejbudget skyldes efter alt at dømme især 3 forhold.

For det første den generelle økonomiske afmatning som betyder, at der er dårligere råd til vejområdet eller, at det nedprioriteres i forhold til andre opgaver.

For det andet det anlægsloft, som kommunerne og staten har aftalt, og som indebærer, at kommunerne skal skære ned med cirka 25% på anlæg.

For det tredje har nogle af de større bykommuner allerede i 2012 afholdt størstedelen af udgifterne til nogle store anlægsprojekter. F.eks. i tilknytning til udvikling af havnene.

Konsekvensen af kommunernes 2013 budgetter må forventes at blive, at der vil være kommuner, hvor borgerne skal væbne sig med tålmodighed fordi deres kommune har været nødt til at udskyde anlægsarbejder til senere.

En anden konsekvens vil være, at der stadig ikke er udsigt til, at der bliver gjort noget afgørende ved det op til 20 mia. kroner store efterslæb i vedligeholdelsen af de kommunale veje.

Den lille stigning i budgettet til drift og vedligeholdelse er nemlig, efter alt at dømme, opstået på grund af at kommunerne har flyttet nogle vej af deres vejudgifter over fra anlægs- til driftsbudgettet for at kunne overholde anlægsloftet.

*Der tages forbehold for undersøgelsens resultat idet det er forbundet med visse usikkerheder, som er beskrevet nedenfor.*

## 2) Fortolkninger

Som det fremgår af figuren, var kommunernes samlede vejbudget noget højere i 2012 end i 2011. Når man korrigerer for prisudviklingen kan man derfor isoleret set sige, at 2013 er tilbage på 2011-niveauet.

Der er dog efter alt at dømme tale om et resultat som er fremkommet på baggrund af flere faktorer som har ikke har samme betydning i alle kommuner. Navnlig når man ser på fordelingen på drifts- og anlægsmidler, kan ændringerne være udtryk for såvel reelle aktivitetsændringer som budgettekniske ændringer.

### **Få, store byggeprojekter i de største kommuner vejer tungt**

Ser man på bevægelserne på anlægssiden, der samlet set falder med de cirka 26%, er det især synligt hos de 5 store; København, Århus, Odense, Aalborg og Esbjerg.

En del af forklaringen for disse byers vedkommende kan være, at de har investeret i udbygning af vejanlæg i tilknytning til havnene og, at de største udgifter til disse projekter allerede er afholdt i 2012.

Da vi ikke har spurgt til konkrete projekter, siger undersøgelsen dog ikke noget om, hvilke projekter, der er tale om.

Tendensen til et markant fald i anlægsbudgettet er det samme hvis man kun ser på de øvrige kommuner til sammen, men nominelt kan langt størstedelen af faldet på anlægsområdet altså henføres til de 5 største byer.

De fleste kommuner vil også mærke effekterne af finanskrisen i form af f.eks. faldende skatteindtægter eller lignende. Disse kommuner vil selvsagt være motiveret til generelt at spare på deres udgifter, hvilket altså også kan være en årsag til et lavere, samlet vejbudget.

### **Anlægsloftet ser ud til at virke**

Staten har bedt kommunerne reducere deres samlede anlægsbudgetter med cirka 5 mia. kroner i forhold til 2012. En del af faldet i anlægsbudgetterne på vejområdet kan derfor formentlig tilskrives, at kommunerne har nedjusteret anlægsbudgettet for at undgå sanktioner fra staten. Ifølge Kommunernes Landsforening har dette været tilfældet i cirka hver fjerde kommune.

Da vejanlæg udgør cirka en fjerdedel af kommunernes anlægsudgifter er det et forventeligt resultat, at også budgettet til anlæg af veje er faldet med cirka 1 milliard. Ud fra denne betragtning er vejene hverken blevet "fredet" eller særligt ramt af anlægsloftet.

På den anden side er anlægsloftet næppe den direkte forklaring på hele faldet. Da kommunerne i august første gang meldte det forventede anlægsniveau ud, var det "kun" 2,5 mia. kroner for højt i forhold til økonomiaftalen (som var en reduktion på 5 mia. kroner). Siden er tallet ifølge KL skåret ned til kun at være 0,5 mia. for højt.

Det er ikke til at vide, hvor mange anlægsopgaver der er skåret ned på i henholdsvis første og anden runde. Det er dog en sandsynlig mulighed, at nedskæringen i første runde primært har været drevet af kommunernes generelle, økonomiske situation, og at deciderede besparelser og udskydelser af vejanlæg på grund af anlægsloftet først kom på bordet i anden runde.

### **...men en del af anlægsudgifterne er flyttet til driften**

Nogle af kommunerne har efter alt at dømme overkommet en del eller hele anlægsloftet ved at flytte anlægsudgifter over på drift og vedligeholdelse. Enkelte kommuner har selv oplyst dette.

Man skal således også se den forventede forøgelse på 6% på drift- og vedligeholdelse i dette lys. Det betyder så samtidig, at denne stigning næppe er udtryk for en øget indsats overfor vedligeholdelsen og det efterslæb som mange kommuner har på vedligeholdelsen.

Der er ikke nødvendigvis noget forkert i denne overflytning. En ukendt mængde opgaver ligger i gråzonen imellem, hvad man kan betegne som vedligeholdelse, og hvad der er anlæg af nyt, og kan som udgift placeres under såvel anlæg som vedligeholdelse.

### **Udskudt eller fremrykket anlægsvirksomhed er også en mulighed**

En sidste fortolkning af det lavere anlægsniveau er, at anlægsloftet delvist er imødekommet ved at ændre på tidsprofilen for enkelte opgaver således, at nogle udgifter skubbes til 2014 eller senere. Eller at udgifter er fremrykket til 2012.

I kommuner, der finansierer en del af vejanlæggene ved jordsalg, kan afmatningen i byggesektoren – og dermed i grundpriserne – være medvirkende årsag til, at vejanlæg udskydes til senere år.

## **3) Undersøgelsens metode og forbehold**

### **Metode**

Undersøgelsen er gennemført i et samarbejde imellem Dansk Vejforening og FDM og falder i forlængelse af tilsvarende undersøgelser fra de to organisationer fra tidligere år.

Der er rettet telefonisk og skriftlig henvendelse til 25 kommuner. Heraf er de 5 største kommuner udvalgt på grund af deres størrelse i det samlede, kommunale vejbudget. De 20 øvrige er udvalgt efter at skabe en repræsentativitet i forhold til landets kommuner med hensyn til bl.a. geografi, befolkning og veje.

1 af de 20 kommuner er efterfølgende bortfaldet fra undersøgelsen.

Kommunerne, som indgår i undersøgelsen, repræsenterer cirka 40% af samtlige kommuners vedligeholdelsesbudget og cirka 63% af anlægsudgifterne.

Kommunerne er blevet spurgt om deres budget for henholdsvis drift og anlæg på vejområdet i 2013. Kommunerne er også blevet bedt om at oplyse deres tilsvarende budget for 2012 til sammenligning.

De indmeldte tal er i en række tilfælde korrigeret for at gøre det samlede resultat sammenligneligt med den historik som leveres af Danmarks Statistik.

### Forbehold og usikkerheder

Undersøgelsen er gennemført i november 2012, hvilket er efter kommunernes formelle indberetning af budgetter til Indenrigs- og Økonomiministeriet (15. oktober). De tal som indgår i undersøgelsen, omfatter dermed de ændringer i budgettet som kommunerne efterfølgende måtte have vedtaget.

Det har den fordel, at vi har fået de mest aktuelle tal med, men den ulempe, at de kommer til at stemme mindre overens med de budgetter som officielt er indleveret (15. oktober) og som senere offentliggøres af Danmarks Statistik.

Kommuner i undersøgelsen	
København	
Ballerup	
Gentofte	
Egedal	Kommunerne har svaret ud fra den forudsætning, at undersøgelsen ikke havde til formål at sammenligne kommunerne indbyrdes.
Helsingør	
Hillerød	
Hørsholm	
Holbæk	
Kalundborg	
Slagelse	
Vordingborg	
Assens	
Odense	
Esbjerg	Enkelte kommuner har direkte frabedt sig offentliggørelse.
Fredericia	
Varde	
Vejen	Indberetningerne fra særskilte kommuner kan derfor ikke benyttes til offentliggørelse medmindre der indhentes særskilt tilsagn.
Horsens	
Skanderborg	
Aarhus	
Ikast-Brande	
Struer	
Rebild	
Aalborg	
I alt	

Med hensyn til de skøn vi giver for samtlige kommuners vejbudget for 2013, er det tendensen i de tal, som kommunerne har svaret med, der er grundlaget. Ikke de konkrete beløb i svarene. Årsagen er, at kommunerne anvender forskellig budgetteringspraksis hvilket gør, at deres tal, indhentet direkte fra kommunerne selv, ikke er direkte sammenlignelige.

Der ligger derfor en usikkerhed i, at nogle kommuner har afgivet svar der ligger meget tæt på et sammenligneligt grundlag mens det har været nødvendigt at foretage tekniske korrektioner i andre tilfælde.

I forhold til niveauændringer i kommunernes indberetninger fra 2012 til 2013, er disse normalt taget som udtryk for egentlige ændringer i budgettet. Der kan dog også være tale om budgettekniske ændringer, hvilket i så fald er en fejlkilde.

Den samlede usikkerhed i skønnet for 2013 kan ikke præcist beregnes, mens usikkerheden i beregningsgrundlaget for prognosen (budget 2012) er 1,65%.