

Til lovforslag nr. L 160. Betænkning afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 11. maj 1983

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om visse hovedlandevejsstrækninger

(Stop for Tårnbymotorvejen)

[af Dræbye (RV), Ole Henriksen (SF), Dohrmann (FP) og Anne Grete Holmsgård (VS)]

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder, der tillige skriftligt har besvaret spørgsmål fra udvalget.

Desuden har udvalget modtaget skriftlig henvendelse fra NOAH.

Udvalget har endvidere foretaget en besigtigelse af den påtænkte linjeføring af Tårnbymotorvejen.

I en skrivelse af 6. maj 1983 til udvalget har ministeren for offentlige arbejder oplyst, at han ikke mener, at det vil være rigtigt nu at træffe beslutning om en endelig opgivelse af vejanlægget. Ministeren har derfor foreslået, at man ikke ophæver anlægsloven og dermed heller ikke opgiver den reservation og sikring af arealer til anlægget, der allerede er sket. Derimod bør der ikke, indtil forudsætningerne måtte have ændret sig, optages beløb på finansloven til anlæg af vejen.

I denne forbindelse peger ministeren imidlertid på de gener, en udskydelse af projektet vil have for de lodsejere, der er berørt af projektet.

Ministeren har derfor foreslået, at der på finansloven årligt stilles et beløb til rådighed til erhvervelse af ejendomme, hvis ejere har særlig grund til at ønske deres ejendom overtaget.

Ministeren nævner her tilfælde, hvor en ejer ønsker at flytte til et andet område i landet af hensyn til et andet arbejde, eller hvor

der er tale om sygdom eller alder, som gør, at den pågældende ønsker at afstå sin ejendom.

Den nævnte skrivelse er optrykt i sin helhed som bilag til betænkningen tillige med et supplerende notat fra ministeren af 11. maj 1983 om overtagelse af ejendomme i Tårnbymotorvejens linje.

Udvalget kan tilslutte sig det af ministeren anførte.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets, det konservative folkepartis, venstres og centrum-demokraternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis, fremskridtspartiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Mindretallet beklager, at det ikke har været muligt at opnå flertal for ophævelse af anlægsloven.

På trods af, at det er almindeligt erkendt, at forudsætningerne for anlæg af Tårnbymotorvejen ikke er til stede, ønsker flertallet at fastholde loven. Anlægsloven griber uønsket ind i den kommunale planlægning og beboernes vilkår.

Disse problemer kan ikke løses ved den erhvervelse af ejendom, som ministeren nu vil gennemføre.

*Ikast (KF) Finn Jørgensen (KF) Povl Brøndsted (V) Lennart Larson (V)*

*Dohrmann (FP) fmd. Ove Jensen (FP) Hahn (CD) Nør Christensen (CD)*

*Normann Andersen (S) Erenbjerg (S) J. K. Hansen (S) Lerke (S) Otto Mørch (S)*

*Søgaard (S) Bilgrav-Nielsen (RV) nfmd. Tommy Dinesen (SF) Ole Henriksen (SF)*

Partierne VS og KrF havde ikke medlemmer i udvalget.

## Bilag 1

## Skrivelse af 6. maj 1983 fra ministeren for offentlige arbejder til udvalget

I fortsættelse af mit brev af 8. april 1983, hvormed jeg fremsendte den i udvalgets spørgsmål 1 (udvalgets skrivelse af 23. marts 1983 (L 160 – bilag 1)) ønskede trafikprognose m.v. for Tårnbymotorvejen samt et af vejdirektoratet udarbejdet notat af 15. marts 1983, skal jeg hermed som bebudet i brevet fremkomme med min vurdering af, hvilke konsekvenser der kan drages af materialet:

Jeg skal indledningsvis understrege, at der alene kan blive tale om en foreløbig vurdering, idet min endelige vurdering må afvente, at jeg modtager de berørte kommunale myndigheders udtalelser vedrørende såvel det foreliggende lovforslag om stop for Tårnbymotorvejen som det pågældende prognosemateriale. Det drejer sig, som jeg sagde ved 1. behandlingen af lovforslaget den 18. marts 1983, om Hovedstadsrådet, Københavns amtsråd og om de berørte kommuner, nemlig Københavns kommune, Tårnby kommune og Hvidovre kommune.

Det fremgår af materialet, at trafikken på en Tårnbymotorvej nu skønnes at komme til at ligge på under halvdelen af, hvad man havde lagt til grund for anlægsloven af 1976. Der er således nu tale om en årstdøgntrafik på ca. 20.000 køretøjer.

Det fremgår endvidere, at der påregnes en forrentningsprocent på ca. 5,8.

Årstdøgntrafikken ligger stadig over, hvad der er tale om på de fleste motorvejsstrækninger uden for Københavnsområdet, altså i det lille H.

Vedrørende forrentningsprocenten kan til sammenligning nævnes procenten ved følgende motorvejsstrækninger i det lille H:

Skovby-Christiansfeld .....	17,60 pct.
Syd om Odense .....	9,99 pct.
Vejle Nord-Horsens Nord ...	8,05 pct.
Ringsted-Skovse .....	5,22 pct.

Som det vil ses, er der tale om en relativt lav forrentningsprocent, men dog ikke så lav som ved Ringsted-Skovse.

Når Ringsted-Skovse gennemføres, har dette sammenhæng med folketingets ønske og beslutning om gennemførelsen af et sammenhængende motorvejsnet i det lille H.

Ved Tårnbymotorvejen ligger begrundelsen for vejanlægget i et ønske om en højklassemotorvejsforbindelse til en af de store lufthavne i Europa og om en afslutning af motorvejsnettet i København (Vallensbæk-Amagermotorvejen udnyttes først fuldt ud ved bygningen af Tårnbymotorvejen, herunder får man også først den størst mulige aflastning af Folehaven m.v.). Endvidere vil vejen betyde en aflastning af Langebro- og Knippelsbroforbindelserne, således at disse forbindelser bedre kan tilgodese den kollektive trafik og den lette trafik. Endelig vil vejen give de bedste forudsætninger for etablering af nye specielle regionale erhvervsvirksomheder (som Bella Centret).

Derimod er det mit skøn, at serviciveauet på de eksisterende vejforbindelser i dag må anses for rimeligt tilfredsstillende, om end der muligvis kan blive tale om visse mindre udvidelser inden for en meget begrænset beløbsramme (10 mill. kr.). Dette spørgsmål er dog ikke på nuværende tidspunkt undersøgt tilstrækkeligt.

Det er min opfattelse – men der er altså tale om en foreløbig vurdering – at efter det foreliggende, nemlig om forventet trafik, om rimelig kapacitet på det nuværende vejnet og henset til den siden anlægsloven skete udvikling, der har betydet en væsentlig stramning af de statslige vejrammer, og til, at der inden for disse rammer nu er behov for at afholde betydeligt større beløb til vedligeholdelse og istandsættelse af det eksisterende statsvejnet, bør man ikke opretholde de nuværende planer om gennemførelsen af Tårnbymotorvejen. Hidtil har man således regnet med igangsætning af arbejdet i 1986 og færdiggørelse i 1988.

På den anden side mener jeg heller ikke, det vil være rigtigt nu at træffe beslutning om en endelig opgivelse af anlægget. Der er,

som det ovenfor er nævnt, en række væsentlige argumenter for gennemførelsen af anlægget på et senere tidspunkt, hvor de økonomiske forhold måtte være bedre for etablering af et vejanlæg af denne størrelse. Endvidere kan det jo heller ikke udelukkes, at der på et eller andet tidspunkt sker en ændring i trafikudviklingen.

Det er derfor mit forslag, at man ikke op hæver anlægsloven og dermed heller ikke opgiver den reservation og sikring af arealer til anlægget, der allerede er sket. Der er jo også flere ordførere ved 1. behandling, som har givet udtryk for, at de lægger afgørende vægt på, at sikringen af anlægget opretholdes.

Derimod bør der ikke, indtil forudsætningerne måtte have ændret sig, optages beløb på finansloven til anlæg af vejen.

Der er imidlertid i denne forbindelse et forhold, som jeg mener der bør tages stilling til. Der er tale om et anlæg, der oprindeligt var planlagt gennemført til færdiggørelse i 1983, men hvor gennemførelsen stadig er udskudt, hvilket har givet anledning til berettiget utilfredshed hos lodsejere, der er berørt

af projektet. En sådan utilfredshed vil naturligvis blive endnu større, når der nu måtte blive tale om, at man sætter anlægget i bero for formentlig en længere årrække, men stadig ikke endeligt opgiver planerne om dets gennemførelse på et eller andet tidspunkt. Det er i parcelhusområdet mellem Oliefabriksvej og Englandsvej problemerne er.

Det er derfor mit forslag, at der på finansloven årligt stilles et beløb til rådighed til erhvervelse af ejendomme, hvis ejere har særlig grund til at ønske deres ejendom overtaget. Jeg tænker her på tilfælde, hvor en ønsker at flytte til et andet område i landet af hensyn til et andet arbejde, eller hvor der er tale om sygdom eller alder, som gør, at den pågældende ønsker at afstå sin ejendom. Der er nemlig ingen tvivl om, at det vil være vanskeligt, i hvert fald for en rimelig pris, at afhænde ejendomme, der er omfattet af et projekt, hvis udformning og placering ligger så fast som her. Det vil formentlig kun være et meget begrænset antal lodsejere, der, når det kommer til stykket, ønsker en sådan overtagelse.

ARNE MELCHIOR

PS. Når de kommunale myndigheders udtalelser foreligger, skal jeg på ny afgive melding til udvalget.

## Bilag 2

## Notat af 11. maj 1983 om overtagelse af ejendomme i Tårnbymotorvejens linje

Det drejer sig som nævnt i mit brev af 6. maj 1983 til udvalget alene om ejendomme beliggende på strækningen Oliefabriksvej-Englandsvej.

Den pågældende strækning er sikret ved byggelinjer efter vejlovens kapitel 4 (hindrer bebyggelse eller væsentlige ændringer af eksisterende bebyggelse m.v.).

En ejer kan efter et sådant byggelinjepålæg kræve sin ejendom overtaget, hvis han herefter ikke kan udnytte ejendommen på en økonomisk rimelig og forsvarlig måde. Begæring om en sådan overtagelse skal i henhold til loven fremsættes inden 6 måneder efter, at ejeren har fået meddelelse om byggelinjepålægget, men en anlægsmyndighed kan naturligvis altid se bort fra fristen, hvis den skønner, det er rimeligt, ligesom den kan se bort fra, om betingelserne for overtagelse i øvrigt er opfyldt. Man har hidtil under hensyn til konsekvenserne fastholdt meget strengt, at såvel tidsfrist som betingelser i øvrigt skulle være opfyldt, idet man i tvivlstilfælde i overensstemmelse med lovens muligheder herfor har overladt bedømmelsen af, om betingelserne var opfyldt, til taksationsmyndighederne. Af hensyn til konsekvenserne må det understreges, at der i nærværende sag foreligger

ganske særlige omstændigheder, der giver baggrund for en overtagelse, uanset at lodsejerne ikke har krav på en sådan efter lovens overtagelsesregler.

Derfor har jeg også i mit forslag i mit brev af 6. maj 1983 til udvalget begrænset overtagelserne til kun at omfatte ganske særlige tilfælde såsom, hvor lodsejeren af hensyn til sit arbejde ønsker at flytte til et andet sted i landet, eller hvor lodsejerens sygdom eller alder kan begrunde en imødekommelse af et ønske om overtagelse. Taksationsmyndighederne skal kun tage stilling til overtagelsessummen, medens jeg i det enkelte tilfælde skal skønne, om en overtagelsesbegæring skal imødekømmes.

Det vil ikke være hensigtsmæssigt at anvende de statslige ekspropriationskommissioner, idet deres virksomhed forudsætter, at de ved en detailbesigtigelse har godkendt projektet for det pågældende anlæg, hvilket der naturligvis ikke kan være tale om ved et anlæg, der i hvert fald ikke kan påregnes iværksat før efter en længere årrække.

Det vil også være at foretrække at anvende overtagelsesinstituttet vedrørende byggelinjer fremfor køb i fri handel, hvor man ikke kan anvende taksationsmyndighederne.