

Betænkning

over forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Afgivet af trafikudvalget den 19. maj 1971).

Udvalget har i 5 møder drøftet lovforslaget og har herunder haft 2 samråd med ministeren for offentlige arbejder, der endvidere skriftligt har besvaret en række spørgsmål fra udvalget.

Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra Københavns magistrats 4. afdeling, hr. landinspektør O. Kaaber og fuldmægtig, cand. jur. Jens Rosman.

Udvalget har fra ministeren fået en redegørelse for, hvilke faktiske og retlige begrænsninger vedtagelsen af forslaget § 3, nr. 1, om den såkaldte godsbanering vil medføre for kommuner og andre. Under henvisning til, at det på bilag 2 til lovforslaget optagne areal, der er betegnet som interesseområde for forundersøgelsen, er ganske omfattende, har udvalget endvidere fået en redegørelse for, hvor hurtigt de arealer, der har interesse i denne forbindelse, vil kunne indsnævres. Udvalget har også udbedt sig ministerens skøn over, hvornår den endelige linje kan fastlægges. Svaret på disse spørgsmål er tillige med en yderligere besvarelse optaget som bilag til betænkningen.

Under et samråd med ministeren, hvori deltog teknikere fra vejdirektoratet, fik udvalget gennemgået de forskellige tekniske muligheder, der var for linjeføringen inden for det på kortbilag til lovforslaget (bilag 2) skraverede område. I tilknytning til dette møde foretog udvalget en besigtigelsestur til de berørte områder.

Under et samråd med ministeren har udvalget drøftet, hvordan udtrykket „forberedende projektering“ i lovforslagets § 3 skal forstås. Ministeren har herunder oplyst følgende:

Forberedende projektering indebærer, at

der skabes et grundlag for at vurdere forskellige linjeføringer og disses konsekvenser med hensyn til omtrentlige anlægsudgifter, antal nødvendige nedrivninger af beboelsesejendomme, fabrikker, kontorbygninger m.v., indvirkning på miljø og byplan samt andre forhold for vurdering af de forskellige forslag til linjeføring, herunder en trafikal vurdering, dels vedrørende selve motorvejen, dels vedrørende konsekvenserne for det øvrige vejnet, alt med henblik på at få et tilstrækkeligt grundlag for fremsættelse af projekteringslov for en i princippet bestemt linjeføring. Udvalget ønsker, at den kommende behandling af et sådant forslag til projekteringslov kan ske med en vurdering af tidspunktet, hvor anlægget måtte være aktuelt, og i forbindelse med løsningen af andre trafikproblemer i området.

Udvalget har endvidere med ministeren drøftet, hvordan den forberedende projektering tidsmæssigt forudsættes at forløbe. Ministeren har oplyst, at arbejdet med den forberedende projektering forudsættes at følge nedenstående tidsplan:

April-juni 1971: Arbejdet igangsættes i samarbejde med de berørte kommuner. To rådgivende ingeniørfirmaer deltager i arbejdet med projektudarbejdelse.

September 1971: Det skraverede bælte (på kortbilaget) kan indskrænkes til områder om linjer, der undersøges.

December 1971: Det forberedende projekteringsarbejde afsluttes og vurderes.

Januar 1972: Eventuel fremsættelse af lovforslag om projektering af en ydre ringmotorvej i en principielt bestemt linje.

Udvalget har været opmærksom på, at der findes forskellige signaturfejl på det som bilag 2 til lovforslagets bemærkninger

optrykte kort. Til erstatning for dette vil et omtrykt kort blive udsendt som rettellesblad til lovforslaget.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Arne Larsen) lovforslaget til *vedtagelse uforandret*.

Et *mindretal* (Arne Larsen) ønsker at udtale følgende:

Da det kan forventes, at en række af de nye motorvejsanlæg vil påføre befolkningen store støjulemper, anses det for rigtigt i lovforslaget at fastslå, at den anlæggende myndighed har ansvaret for, at vejanlæg igangsættes med størst mulig hensyntagen til de miljømæssige forhold, således at man undgår problemer svarende til dem, der op-

stod ved Bispeengen og ved vejen over det tidligere gasværksareal i Valby.

Mindretallet stiller derfor nedenstående herpå sigtende ændringsforslag og indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse* med den foreslåede ændring.

Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Arne Larsen):

Til § 2.

Til første afsnit efter „vejnet“ tilføjes: „og med den nødvendige hensyntagen til eksisterende og kommende bebyggelser“.

Stæhr Johansen.	Fanger.	Juul-Madsen.	Niels Ravn.	Enggaard, formand.
Holmberg.	Johan Philipsen.	Bilgrav-Nielsen.	Amtoft, næstformand.	Skovmand.
Boye Hansen.	Holst.	Lindberg.	Otto Mørch.	Søgaard.
				Arne Larsen.

Bilag.

Besvarelser af ministeren for offentlige arbejder af spørgsmål fra udvalget.

Spørgsmål 1:

Hvilke faktiske og retlige begrænsninger vil vedtagelsen af forslaget § 3, nr. 1, om den såkaldte godsbanering medføre for kommuner og andre? Idet der henvises til, at det på bilag 2 optagne areal, der er betegnet som interesseområde for forundersøgelsen, er ganske omfattende, udbedes en redegørelse for, hvor hurtigt de arealer, der har interesse i denne forbindelse, vil kunne indsnævres. Endelig ønskes ministerens skøn over, hvornår den endelige linje kan fastlægges.

Svar:

Der er i vejbestyrelseslovens § 42 hjemmel til at nedlægge forbud mod, at en ejendom anvendes på en måde, der må antages at komme i strid med fremtidige bestemmelser om byggelinier til sikring af et vejanlæg. Sådanne forbud kan nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke uden vejnævnets samtykke nedlægges mere end 1 gang. Da der er tale om et betydeligt og i princippet erstatningsfrit indgreb, har man i praksis ikke ment at kunne lade forbudet mod bebyggelse på en ejendom gælde mere end i alt 2 år, ligesom man har ment, at forbudsinstutttet må anvendes med en vis varsomhed.

I det her foreliggende tilfælde kan og bør man således i første omgang alene anvende forbudsbestemmelsen på ejendomme, beliggende i linien for Københavns kommunes projekt for en Godsbanering eller på andre tidligere skitserede linier. Først når eventuelle andre udvalgte vejlinier måtte foreligge, mener man at kunne gå videre og i påkommende tilfælde sikre disse ved § 42-forbud.

Der har allerede i enkelte tilfælde været nedlagt forbud på ejendomme i Københavns kommunes linie.

En vedtagelse af forslaget § 3, nr. 1, vil betyde, at kommunerne efter hovedlandevejslovens § 13 vil have pligt til at give indberetning til ministeriet, forinden byggetilladelse gives til et anlæg, der ligger i interesseområdet, for at ministeriet kan tage stilling til, om det ud fra de retningslinier, der er angivet ovenfor, vil nedlægge et § 42-forbud. Herudover findes ikke retlige begrænsninger for kommunerne eller for private i området.

Rent faktisk vil vedtagelsen af bestemmelsen og i øvrigt allerede lovforslagets fremsættelse naturligvis kunne betyde, at bygherrer ikke tør give sig i lag med gennemførelsen af byggerier i området, ligesom salg af ejendomme formentlig vil være begrænset. Som oplyst nedenfor vil det område, hvor sådanne faktiske begrænsninger måtte komme til at virke, imidlertid hurtigt blive indskrænket.

Det skønnes, at man inden for 3-4 måneder fra lovens vedtagelse vil kunne indsnævre det skraverede bælte til områderne omkring nogle udvalgte linier, der vil danne grundlag for det forprojekt, der forudsættes forelagt folketinget i begyndelsen af 1972. En forudsætning for dette tidsprogram er dog, at man allerede nu i indeværende forår indleder de pågældende forundersøgelser og afholder de dermed forbundne udgifter.

Spørgsmål 2:

Hvordan kan det sikres, at bygninger, der vil komme til at ligge inden for en vejs støjzone, ikke får forlænget deres økonomiske levetid, f. eks. ved modernisering?

Findes der beføjelser i vejlovgivningen, byplanlovgivningen eller bygningslovgivningen til at forhindre dette?

Såfremt de eksisterende beføjelser ikke er tilstrækkelige, ønskes det oplyst, om der

planlægges at skaffe myndighederne disse beføjelser.

Svar:

Med hensyn til *bestående bygninger*, der er beliggende *inden for byggelinier*, pålagt med hjemmel i vejbestyrelsesloven, kan man hindre omfattende moderniseringer, fortrinsvis sådanne, som kræver egentlige bygningsændringer. Mindre — indvendige — moderniseringer kan i almindelighed ikke hindres.

Ny bebyggelse kan ikke finde sted på byggeliniebelagt areal uden dispensation fra vejbestyrelsen.

Man kan ikke med hjemmel i byplan- og bygningslovgivning hindre modernisering af *bestående ejendomme* med den begrundelse, at bygningen er beliggende inden for en vejs støjzone.

Med hensyn til *nybyggeri* er der i denne lovgivning hjemmel til uden erstatning at påbyde, at der i fastsatte områder kun placeres bestemte former for bebyggelse —

eksempelvis industribygninger — ligesom også visse andre betingelser kan stilles — eksempelvis antal beboelsesrum.

Friholdelse af et areal for enhver form for bebyggelse kan ske ved arealets udlæg til offentligt formål i byplanvedtægt med den konsekvens, at arealets ejer kan begære dette overtaget af det offentlige mod erstatning.

Spørgsmålet om tilvejebringelse af hjemmel for etablering af støjfrie zoner påregnes dels optaget til overvejelse af Forureningsrådet i forbindelse med overvejelserne om bekæmpelse af støjforurening, dels under den kommende 2. etape af planlovsreformen, som forberedes af boligministeriet.

Som det fremgår af bemærkningerne til § 34 i forslaget til lov om offentlige veje, har man ment at burde afvente resultatet af Forureningsrådets overvejelser, inden der fra ministeriet for offentlige arbejders side fremsættes forslag om særlige støjbyggelinier for veje.