

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Såvel den tekniske og struktur-mæssige udvikling i landbruget som kravet om den bedst mulige udnyttelse af vore arealressourcer har imidlertid bevirket, at man i de interesserede kredse ikke har ment, at den ordning, som loven fra 1964 blev stående ved, kunne opretholdes uændret. Man har ment, at der bør tilvejebringes bestemmelser, som inden for angivne grænser muliggør at gennemføre en jordfordeling uden samtykke fra hver enkelt berørt grundejer.

I den af landbokommissionen i januar 1971 afgivne betænkning henstillede kommissionen således til landbrugsministeren, at der blev søgt tilvejebragt en sådan lovhjemmel.

Spørgsmålet blev endvidere i juli 1974 af folketingets landbrugs- og fiskeriudvalg rejst over for den daværende landbrugsminister, der i sit svar gav folketingsudvalget tilsagn om at optage forhandling med ministeriet for offentlige arbejder om sagen.

Mellem landbrugsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder havde der imidlertid allerede forinden været ført forhandlinger om spørgsmålet, og i sin besvarelse af et i folketingets spørgetid den 5. november 1975 stillet spørgsmål kunne landbrugsministeren oplyse, at der allerede var iværksat forberedende arbejder med henblik på udarbejdelsen af forslag til de lovændringer, der ville være nødvendige for at skabe hjemmel for en udvidet adgang til gennemførelse af jordomlægninger i forbindelse med ekspropriationsanlæg, og at man var indstillet på at søge dette arbejde fremmet mest muligt.

De af den tidligere og nuværende landbrugsminister givne tilsagn over for dette høje ting indfries nu ved fremsættelse af det foreliggende lovforslag, der sigter på ekspropriationer til statslige ekspropriationsanlæg, først og fremmest større vejanlæg, idet der mellem landbrugsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder er enighed om, at man lader spørgsmålet bero, for så vidt angår ekspropriationer til mindre veje, der foretages efter reglerne i lov om offentlige veje, indtil der er indhøstet erfaringer med den foreslåede ændring i ekspropriationsprocedureloven.

Da der kan være et lige så stort behov for gennemførelse af jordfordeling ved andre anlæg end veje, f. eks. ved jernbaneanlæg, ligesom sådanne bestemmelser af systematiske

grunde bør være generelt affattede, omfatter lovforslaget som nævnt alle arter af ekspropriationsanlæg, hvortil ekspropriation sker efter loven fra 1964.

Som tidligere sagt er jordomdelinger i forbindelse med ekspropriation en gammel foreteelse, og fra de senere år er der adskillige eksempler på, at det i forbindelse med store vejanlæg i praksis har været muligt på det bestående lovgrundlag at nå frem til en hensigtsmæssig løsning af de arronderingsmæssige forhold gennem et nært samarbejde mellem jordfordelingssekretariatet, anlægsmyndigheden og ekspropriationskommissionen. Men det må også erkendes, at det skulle være muligt at nå videre på et udbygget lovgrundlag. Det foreslås hermed tilvejebragt.

Det må hilses med stor tilfredshed, at initiativet til at få disse regler gennemført i første række kommer fra landboorganisationerne. Der er således i de direkte berørte kredse en udbredt forståelse for det rigtige i at gennemføre regler af den i forslaget indeholdte art, og jeg skal derfor indstille lovforslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Derefter tillader jeg mig at fremsætte *forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger*.

Forslaget omfatter bemyndigelse til at gennemføre anlægget af den sønderjyske motorvej fra Haderslevområdet til Christiansfeld i fortsættelse af strækningen Rise-Hjarup-Skovby, der indgik i anlægsloven fra 1976.

Endvidere omfatter forslaget en forlægning af hovedlandevejen Maribo-Nakskov-Tårs nord om Nakskov.

I konsekvens af disse vejanlæg omfatter forslaget en bemyndigelse til at nedlægge visse vejstrækninger som hovedlandeveje.

Endelig omfatter forslaget bemyndigelse til omklassificering af to mindre vejstrækninger i Århus i forbindelse med gennemførelsen af motorvejen fra Skanderborg til Århus.

Som det har været tilfældet ved fremsættelsen af tidligere års forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger, skal jeg indledningsvis give tinget en oversigt over, hvor langt vi nu er kommet med hensyn til udbygningen af motorvejsnettet.

I efteråret 1976 blev der åbnet to motorvejsstrækninger på Sjælland. Det var den 23 km lange strækning mellem Ølby ved Køge og Ringsted samt den 8 km lange strækning mel-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lem Tåstrup og Hedehusene. Hermed er den samlede længde af færdige motorveje nået op på 376 km.

På Sjælland er der arbejder i gang på følgende strækninger:

Motorringvejen fra Jyllingevej til Holbæk-motorvejen, der forventes åbnet i eftersommeren 1977.

Ringvej B 4 fra Holbækmotorvejen til Ballerupvej. Strækningen forventes åbnet ultimo 1977, og samtidig vil de nordligste 3 km af B 4 mellem Ballerupvej og Ballerup Boulevard, der blev færdige og åbnet for trafik i december 1976, blive udlagt som motorvej.

Jyllingevejs forlængelse mellem Ringvej B 3 og B 4, der forventes færdig i 1978.

Hillerødmotorvejen fra Farum til Nørre Herlev, der ligeledes forventes færdig i 1978.

I Jylland arbejdes der i øjeblikket på følgende strækninger:

Grænsen-Åbenrå nord med forventet åbning i 1978.

Nr. Stenderup-Vejle nord med forventet åbning i 1979.

Skanderborg-Århus, der vil blive åbnet i efteråret 1977.

Samt endelig den 5 km lange motorvejsstrækning uden om Skødstrup og Løgten, der forventes færdig i 1978.

Længden af motorvejsnettet udvides således i 1977 med 38 km til 414 km.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger til lovforslaget.

Ved behandlingen af sidste års lov om visse hovedlandeveisstrækninger gav et flertal i folketinget tilslutning til det da fremsatte forslag om etapevis udbygning af visse motorvejsstrækninger, således at disse i første omgang udføres som 2-sporede. Min forgænger nævnte da, at den 2-sporede udførelse i første etape af strækningen Rise-Hjarup-Skovby måtte ses i sammenhæng med en tilsvarende udførelse af strækningen fra Skovby til Christiansfeld. Dette følges nu i nærværende lovforslag op med forslaget om anlægget af denne strækning, der altså også i første etape forudsættes udført som 2-sporet.

Vedrørende de enkelte vejanlæg og omklassificeringer skal jeg i øvrigt henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

Forslaget har været forelagt vejnævnet, der har kunnet tiltræde det.

I sin udtalelse har nævnet dog fremhævet, at

et medlem har kritiseret, at den sønderjyske motorvej i første etape anlægges som 2-sporet vej.

Det har været på tale i lovforslaget at medtage en forlængelse af hovedlandevej 319, Sønderborgvejen. Dette forslag er imidlertid ikke på nuværende tidspunkt gennemarbejdet, men vil muligt senere kunne medtages som ændringsforslag til lovforslaget.

Dette anlæg, en forbindelsesvej fra hovedlandevejen Sønderborg-Åbenrå til den sønderjyske motorvej, blev jo drøftet i forbindelse med behandlingen af sidste års lovforslag. Min forgænger gav da udtryk for, at dette anlæg, der kræver en nærmere drøftelse af linieføringen, bør være klar til ibrugtagning, når hele den sønderjyske motorvej er etableret. Dette vil dog også kunne nås, selv om Sønderborgvejens forlængelse først kommer med i næste års lov.

Jeg skal hermed anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling.

Jeg tillader mig endelig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om elektriske stærkstrømsanlæg*. Der er her tale om en helt uændret genfremsættelse af det forslag, som min forgænger fremsatte den 3. december 1976, og som var til første behandling den 12. januar 1977.

Ændringerne går for det første ud på en justering og omformulering af den bemyndigelse, der allerede findes i stærkstrømsloven, til at fastsætte regler om stærkstrømsanlæg, installations- og konstruktionsforskrifter samt prøvning og godkendelse af elektrisk materiel. For det andet søges der hjemmel til at muliggøre stærkstrømslovens ikraftsættelse i Grønland.

Hensigten med den første del af forslaget er at tilpasse bestemmelserne i stærkstrømsloven til de i EF vedtagne regler om sikkerhedskrav til elektrisk materiel og kontrol med kravenes opfyldelse. Den nugældende danske kontrolordning for elektrisk materiel går ud på, at materiellet skal være typegodkendt af Danmarks elektriske materielkontrol (DEMKO) og forsynet med godkendelsesmærke (D-mærke), inden det bringes på markedet her i landet. Denne ordning med en forudgående tvungen godkendelse er imidlertid i strid med et inden for EF vedtaget direktiv, der dels har til formål gennem et harmoniseringsarbejde at tilvejebringe ensartede sikkerhedsmæssige krav i de enkelte lande og dels skal forhindre, at de enkelte