

[Ministeren for offentlige arbejder]

Forslaget er en genfremsættelse af det forslag, der blev fremsat i 1. samling i folketingsåret 1976-77 og genfremsat i 2. samling samme år.

Lovforslaget har til formål at udbygge mulighederne for at begrænse den varige driftsmæssige forringelse, som kan ramme en landbrugsejendom, der berøres af et stort ekspropriationsanlæg, typisk en motorvej.

Når et sådant anlæg skal gennemføres, må man nødvendigvis beslægtede landbrugsjord og gennemskære marker. En landbrugsejendom, der har måttet afstå jord og har fået en motorvej igennem sit måske ideelt beliggende jordtilliggende, vil derved i mange tilfælde være blevet en mere uhensigtsmæssigt udformet bedrift. Det er klart, at man ved gennemførelsen af et sådant anlæg meget langt tilbage i tiden har haft opmærksomheden henledt på i videst muligt omfang at undgå en sådan forringelse. Allerede jernbaneforordningen af 1845 foreskrev, at man skulle »tage under overvejelse, hvorledes . . . kommunikationen mellem de enkelte grundstykker kunne på hensigtsmæssigste måde bringes i stand«. Der er en lige linie fra denne bestemmelse og til de beslutninger, som i dag træffes om udførelse af landbrugstunneler og andre afhjælpningsforanstaltninger i forbindelse med anlæg af en motorvej eller et andet stort anlæg – foranstaltninger, der kan være bekostelige.

Man har ligeledes på et tidligt tidspunkt været helt opmærksom på, at et mageskifte af afskårne jordstykker mellem berørte ejendomme ville være et virksomt middel til nedbringelse af de ulemper, som påførtes disse ejendomme. Herom siger bemærkningerne til jernbaneforordningen:

»Da der ikke fandtes hjemmel i lovgivningen til at gøre det til pligt for grundejerne at magelægge jordstykker, der ved banens anlæg er fraskårne de respektive jordejendomme, er det fundet rigtigst at søge slige magelæg, såvidt muligt, istandbragte ved landinspektørens og taksatorernes medvirkning, uden at de dog kunne realiseres, når ikke vedkommende dertil give deres samtykke.« Man pålagde således myndighederne en pligt til at søge mageskifte opnået.

Det fremgår heraf, at der intet nyt er i, at man, når et ekspropriationsanlæg skal gennemføres, bestræber sig på i muligt omfang

at placere anlægget på den – set ud fra den enkelte ejendoms synsvinkel – gunstigst mulige måde,

at afhjælpe uundgåelige, driftsmæssige ulemper inden for økonomisk forsvarlige rammer samt

at anvende mageskifte som et nyttigt redskab til at nå dette mål.

Det er denne principielle tankegang med den beskrevne dybe rod tilbage i tiden, der ligger til grund for det foreliggende forslag, der, som nævnt, vil søge at skabe endnu bedre mulighed for, at den gode hensigt kan omsættes i praktiske resultater. Skal jeg kort rubricere de foreslåede ændringer, kan man sige, at den foreslåede ændring i § 13 søger at skabe bedre sikkerhed for, at man ikke bringer unødigt forstyrrelse ind i de bestående forhold, medens udbygningen af § 15 sigter mod at tilvejebringe øgede muligheder for at afhjælpe eller begrænse den driftsmæssige forringelse af en ejendom, som et uundgåeligt indgreb i ejendomsforholdene forårsager.

Det er allerede i dag således, at vejdirektoratet under forberedelsen af et stort vejanlæg skal forelægge projektet for jordfordelingssekretariatet. Det er bestemt administrativt, idet der ikke er nogen i lov fastsat pligt hertil. Nu foreslås det i § 13 at indsætte en bestemmelse om, at anlægsmyndigheden overfor ekspropriationskommissionen skal fremlægge en direkte erklæring fra landbrugsministeriet om jordfordelingsspørgsmålet i dets helhed. Herved fastslås det altså, at en myndighed med særlig sagkundskab i landbrugsforhold skal ind i sagen på et tidligt tidspunkt.

Tilføjelserne til § 15 sigter mod at forbedre mulighederne for at gennemføre en hensigtsmæssig jordfordeling, idet man efter forslaget i begrænset omfang skal kunne gøre dette uden samtykke fra de pågældende ejere. Det skinner igennem de bemærkninger til jernbaneforordningen, som jeg citerede før, at gennemførelse af sådanne regler nok allerede i 1845 ikke har været forordningens forfattere fremmed, men man blev dog stående ved kun at pålægge myndighederne en pligt til at virke for en fornuftig mageskifteordning.

Ekspropriationslovskommissionen, der afgav sin første betænkning i 1963, behandlede spørgsmålet ret indgående, men blev faktisk stående ved ordningen fra 1845, og det

[Ministeren for offentlige arbejder]

gjorde den lov fra 1964, som blev resultatet af betænkningen, da også.

Såvel den tekniske og strukturmæssige 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 stillede 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.

Jeg skal i denne forbindelse bemærke, at ministeriet for offentlige arbejder i et svar på en henvendelse fra Amtsrådsforeningen vedrørende spørgsmålet om indførelse af en lov-

hjemmel til jordfordeling ved ekspropriationer til amtskommunale veje har givet udtryk for, at ministeriet er villigt til at tage dette spørgsmål op til overvejelse og forhandling med Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening og landbrugsministeriet.

Da der ved ekspropriationer til statslige ekspropriationsanlæg 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.

Under hensyn til, at lovforslagets principielle indhold under 1. behandling i 2. samling i folketingsåret 1976-77 var genstand for en overvejende positiv modtagelse her i tinget, genfremsættes det hermed, og jeg skal anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.

Jeg skal endvidere for folketinget fremsætte:

Forslag til lov om indskrænkning af driften på og senere nedlæggelse af statsbanestrækningen Vojens-Haderslev.

(Lovforslag nr. L 8).

Allerede i det såkaldte baneplanudvalgs betænkning I af januar 1968 blev der peget på muligheden af at omdanne Vojens-Haderslev banen til godsbane, og i rapport fra DSBs sidebaneudvalg af september 1969 siges blandt andet, at en driftsøkonomisk

[Ministeren for offentlige arbejder]

betragtning peger på omdannelse af banen til godsbane, samt at trafikudviklingen på banen bør følges nøje.

Udviklingen er blevet fulgt, og det har kunnet konstateres, at passagertrafikken på banen blev af stadig ringere omfang. Således var det årlige antal passagerer i banens tog i 1964-65 af størrelsesordenen 300.000, medens det i året 1970-71 var ca. 265.000 og i året 1972-73 (sidste hele finansår med togkørsel) ca. 215.000, svarende til et gennemsnit pr. dag (begge retninger tilsammen) på henholdsvis ca. 800, ca. 700 og ca. 600 passagerer – et antal, som uden vanskelighed kan befordres på en busrute.

Derfor var det da også naturligt for DSB at erstatte banens passagertogskørsel med rutebilkørsel i forbindelse med energisparebestræbelserne i efteråret 1973. Næsten lige så naturligt var det, at da spareforanstaltningerne i øvrigt blev ophævet i foråret 1974, blev rutebilkørslen mellem Vojens og Haderslev opretholdt, blandt andet fordi DSB manglede egnet togmateriel til indsættelse på banen. Ud over, at rutebilkørslen er billigere end togkørsel, må man her huske på, at det drejer sig om en ganske kort strækning – ca. 13 km – over hvilken togenes højere hastighed og i almindelighed større bekvemmelighed ikke når at få nogen nævneværdig betydning.

DSBs merudgifter i forbindelse med kørsel med passagertog mellem Haderslev og Vojens i stedet for rutebilkørsel er opgjort til omkring 1 mill. kr. pr. år, såfremt der ind sættes ældre materiel, og ca. ½ mill. kr., såfremt der ind sættes nyt materiel. I sidste tilfælde skulle der imidlertid investeres i dette materiel – f. eks. en skinnebus til godt 3 mill. kr.

Det bemærkes, at banens tilstedeværelse, men uden en klar stilling til dens fremtid, har givet en vis usikkerhed i forbindelse med forskellige instansers planlægningsarbejde.

Under hensyn til det nævnte forekommer det rigtigst, at passagertrafikken med bane mellem Haderslev og Vojens nu indstilles officielt ved førstkommende DSB-køreplansskifte, dvs. foråret 1978.

Umiddelbart har DSB ingen aktuelle planer om ændringer i Haderslev stations funktion eller i godstrafikken på banen. Foreløbige overvejelser i anledning af indførelse af nyt godsbefordringssystem peger henimod, at man i det mindste i en årrække endnu vil fortsætte med at befordre vognladningsgods ad skinnevejen til og fra Haderslev.

Med disse ord, og idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg tillade mig at anbefale lovforslaget til velvil lig behandling.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Erlendsson):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 6. oktober, kl. 9.00.

Angående dagsordenen henviste anden næstformand til den i salen opslæede dagsorden.

Mødet hævet kl. 14.25
