

at deres sager er afsluttet. I den periode har grundejerne været ude af stand til frit at disponere over deres ejendom. Salg har været totalt umuligt, da ingen vil overtage en ejendom med en uafklaret ekspropriationssag. Dette er krænkende for borgernes retssikkerhed.

Svar (2/5 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Spørgeren henviser i sin begrundelse for spørgsmålet til, at sagsbehandlingstiden i forbindelse med bygning af de nordjyske motorveje har været 10 år eller mere.

Jeg går derfor ud fra, at spørgeren ikke kun tænker på den tid, der er gået med ekspropriationskommissionens og taksationskommissionernes behandling af selve ekspropriationssagen, men til det samlede forløb fra planerne om de nordjyske motorveje blev kendt til de fornødne ekspropriationer er gennemført og erstatningen udbetalt.

En periode på 8-10 år for det samlede forløb er ikke ualmindeligt for store anlæg, når de eksisterende, lovfæstede procedurer skal følges. Hensynet til de berørte lodsejere står her over for hensynet til liniefastlæggelsen som en demokratisk/politisk proces.

Processen indeholder i hovedtræk følgende elementer, hvis varighed naturligvis kan variere afhængig af eventuelle problemer, som måtte opstå undervejs:

Indledende planlægning – forelæggelse for Folketinget af projekteringslov – planlægning, herunder VVM vurdering af linien og alternativer – forelæggelse for Folketinget af anlægslov – liniebesigtigelsesforretning – myndighedsgodkendelse – evt. fornyede politiske diskussioner om linieføringen – udarbejdelse af jordfordelingsforslag – detailbesigtigelsesforretning – detailprojektering – bevilling på finansloven – ekspropriationer – udbud – anlæg.

Det samlede motorvejsanlæg i Vendsyssel er vedtaget ved lov nr. 280 af 12. maj 1990 og omfatter i alt syv etaper. Etaperne er i anlægsloven forudsat færdiggjort til forskellige tidspunkter og følger således hver sit anlægsprogram.

På tre af etaperne er der i projekteringsforløbet opstået så væsentlige problemer, at spørgsmålet om etapernes linieføring har ført til fornyet behandling i Folketingets Trafikudvalg, med deraf følgende forsinkelser i processen.

Det drejer sig om følgende etaper:

Etape Vodskov – Jyske Ås: Etapen var i anlægsloven forudsat åbnet i 1997. Ved liniebesigtigelsesforretningen i april 1992 vedtog Ekspropriationskommissionen efter ønske fra lodsjerne en østlig linieføring, som efterfølgende opnåede Nordjyllands amtsråds dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3. Dispensationen blev imidlertid anket af Danmarks Naturfredningsforening til Naturklagenævnet, som ophævede amtets dispensation.

Først efter vedtagelsen i Folketinget af et lovforslag, der præciserede linieføringen i juni 1994 kunne liniebesigtigelsesforretningen gennemføres og projekteringen genoptages.

Etape Nørresundby – Brønderslev: Etapen var i anlægsloven forudsat åbnet i 1997. Projekteringsarbejdet blev imidlertid bremset i sommeren 1992, efter at der var indkaldt til en liniebesigtigelsesforretning, da Folketingets Trafikudvalg som følge af bl.a. protester fra en lokal borgergruppe, tog motorvejens linieføring op til fornyet behandling.

Først i foråret 1995 meddelte Trafikudvalget sin stilling til linieføringen, hvilket medførte omprojektering af ca. 7 km motorvej.

Etape Brønderslev – Hjørring Syd: Denne etape var i anlægsloven forudsat åbnet i 1999. På denne strækning har Folketingets Trafikudvalg på baggrund af en lokal borgergruppes henvendelse behandlet linieføringen ved passagen øst om landsbyen Poulstrup og liniens afstand til byen. Denne behandling forsinkede dog ikke projekteringen mere end, at det fortsat ville have været muligt at færdiggøre arbejdet til det i anlægsloven forudsatte åbningsår. Af bevillingsmæssige årsager er færdiggørelsen af denne etape imidlertid udskudt til 2001.

Der har nu været afholdt detailbesigtigelse på alle motorvejsanlæggets etaper (bortset fra etappen Bjergby – Hirtshals, der er en sideudvidelse af den eksisterende vej, og hvor linieføringen således ligger fast). Der forventes derfor ikke flere forsinkelser forårsaget af linieføringsdiskussioner og godkendelsesprocedurer, der trækker ud.

Det lange forløb skyldes efter min opfattelse ikke anlægsmyndigheden eller de kommissioner, der skal forestå ekspropriationerne og fastsætte erstatningerne, men må i det væsentligst tilskrives den politiske beslutningsproces i forbindelse med fastlæggelsen af anlæggets udformning.