

Til § 1.

Paragraffen omhandler både statsanlæg og ikke-statsanlæg. Er der tale om et statsanlæg, skal der naturligvis foreligge fornødent bevillingsmæssigt grundlag for vedkommende anlægs gennemførelse, før ekspropriation kan ske. Ved ikke-statsanlæg betyder den valgte formulering, at ministeren for offentlige arbejder i det enkelte tilfælde skal tilslutte sig, at vedkommende anlæg gennemføres i kraft af ekspropriation. Omvendt er det klart, at ministeren ikke kan iværksætte ekspropriation til ikke-statsanlæg uden forudgående andragende derom fra vedkommende styrelse (privatbane, havnebestyrelse, telefonselskab, rutebilselskab o. s. v.).

Litreringen i § 1, stk. 1, og i § 5 korresponderer således, at det under et givet litra i § 5 er angivet, hvilke lovbestemmelser, der afløses af det tilsvarende litra i § 1, stk. 1, idet dog de i § 5, litra a, opførte jernbanelove, nr. 57 af 12. april 1889 og nr. 166 af 18. december 1897, til dels dækkes af lovforslagets § 2.

Til de enkelte litra i § 1, stk. 1, bemærkes:

Til litra a. Lovforslaget omfatter i modsætning til kommissionsudkastet også privatbaneanlæg. Den gamle lov nr. 166 af 18. december 1897 om grundafståelse ved udvidelse af private jernbaner, §§ 1-3, kan herved ophæves, hvilket af ordensmæssige grunde må anses for ønskeligt.

Til litra c. Der foreslås givet en almindelig adgang til ekspropriation til offentlige havneanlæg. 3 ældre, indbyrdes varierende love kan herved ophæves. Bestemmelsen omfatter Københavns havn, statshavne, havne, der er undergivet ministeriet for offentlige arbejders økonomiske tilsyn, samt i øvrigt sådanne havne, der er offentligt tilgængelige for besejling, og for hvilke besejlingen reguleres gennem et af ministeriet udfærdiget ordensreglement.

Til litra f. Der har ikke tidligere været givet en almindelig ekspropriationshjemmel til anlæg for rutebiltrafik. Derimod afgiver visse bestemmelser i bygningslovgivningen formentlig grundlag for, at en kommune eksproprierer til sådanne anlæg. Den skete udvikling i den kollektive trafik gør det

naturligt, at anlæg for rutebiltrafik i denne henseende sidestilles med jernbaneanlæg, hvilket foreslås. I modsætning til kommissionsudkastet er lovforslagets regel ikke begrænset til statsbanernes rutebiltrafik.

Til litra g. Der har ej heller tidligere været givet en almindelig ekspropriationshjemmel til bygninger for postvæsenet, og en sådan hjemmel indeholdes ikke i kommissionsudkastet.

Hidtil har man som foran nævnt i påkommende tilfælde kunnet søge en specialbestemmelse optaget i den årlige ekspropriationslov, men da den foreslåede lovgivning jo netop skulle overflødiggøre denne årlige lov, anser generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet det for nødvendigt, at der tilvejebringes en ekspropriationsadgang som foreslået under litra g. For tiden gælder der en tilsvarende almindelig ekspropriationsadgang med hensyn til højere almenkoler og bygninger for rets-, politi- og fængselsvæsenet.

Bestemmelsen i § 1, stk. 2, er en — ikke udtømmende — uddybning af bestemmelsen i § 1, stk. 1.

Til § 2.

Bestemmelserne i § 2 findes ikke i kommissionsudkastet. Det er anset for praktisk at medtage disse regler i dette lovforslag, idet de to gamle jernbanelove, nr. 57 af 12. april 1889 og nr. 166 af 18. december 1897, dermed helt kan ophæves.

Til § 3.

Reglen er i overensstemmelse med fast praksis, men da § 1 i lov nr. 165 af 1. maj 1923, hvorpå praksis delvis støtter sig, nu ophæves, er det anset for rigtigt at give en udtrykkelig regel herom.

Til § 4.

Da den nu gældende årlige ekspropriationslov, lov nr. 78 af 20. marts 1964 om foretagelse af visse ekspropriationer m. v., udløber med finansåret, og de heri indeholdte bestemmelser dækkes af lovforslaget, foreslås loven sat i kraft den 1. april 1965.

Til § 5.

Paragraffen opregner de lovbestemmelser, der kan ophæves, når lovforslaget gennemføres.