

sættelsen af lovforslaget, var dette „for størstedelens vedkommende at betragte som en lovteknisk forenkling, idet forslaget dels skulle afløse den årlige ekspropriationslov under ministeriet for offentlige arbejder, dels samle og standardisere en række spredte lovbestemmelser, der indeholder ekspropriationshjemmel. Under de senere års behandling her i tinget af den årlige ekspropriationslov har forslaget til en permanent lovgivning på dette felt da også været efterlyst.

Ud over de i kommissionsudkastet indeholdte bestemmelser medtager lovforslaget tillige de regler, der indeholdes i nogle ældre love om ekspropriationsadgang for privatbaner og om anbringelse af sneskærme til værn om jernbanelinjer, idet man herefter helt kan ophæve nogle love fra forrige århundrede. Ved lovforslaget kan der i alt ophæves 6 hele love og 9 bestemmelser spredt i love, der i øvrigt stort set har udtømt deres virkning, således at man i realiteten overflødiggør 15 love ved dette lovforslag.

I forhold til den bestående retstilstand er der grund til at fremhæve, at der som noget nyt foreslås givet hjemmel for ekspropriation til anlæg for rutebil drift og til postbygninger. Det første forslag må ses som en følge af den trafikale udvikling, det andet forslag er en følge af, at den årlige ekspropriationslov tænkes afløst, og man har hidtil kunnet optage specialbestemmelser på denne, når behov for en ekspropriationsadgang til postbygninger forelå.

Da den nugældende årlige lovs gyldighed udløber med finansåret, foreslås den ny lov sat i kraft pr. 1. april 1965.

Til slut skal jeg bemærke, at de procedureregler, som skal følges ved de af lovforslaget omfattede ekspropriationer, jo er fastlagt i den i 1964 gennemførte nye lov på dette felt og derfor ikke giver anledning til særlig omtale.“

Lovforslaget fik i folketinget en overvejende velvillig modtagelse, omend enkelte af dets bestemmelser gav anledning til nogen diskussion.

*Thestrup* (KF) var således noget betænkelig ved § 1, stk. 2, og ønskede overvejet i et udvalg, om det ikke skulle være muligt — uden at gøre det for vanskeligt og for bekosteligt — at holde fast ved den fornylig lovfæstede almindelige fremgangsmåde ved ekspropriationer.

*Johan Asmussen* (Uafh) nærede tilsvarende betænkeligheder og rettede i særlig grad sin kritik mod, at man i § 1, stk. 1, havde medtaget anlæg for rutebil drift under den bemyndigelse, som ministeren skulle have, idet han gjorde gældende, at der var flere muligheder at vælge imellem, når en rutebilstation skulle anlægges, end når det drejede sig om en jernbanestation.

Det udvalg, som lovforslaget henvistes til, indstillede det enstemmigt til vedtagelse i den foreliggende form.

Ved 3. behandling vedtoges lovforslaget enstemmigt, idet de uafhængige afholdt sig fra at stemme.