

fælde hvor der foretages visse ændringer af den hidtil drevne rute, blot der i alt væsentligt stadig er tale om en fortsættelse af denne, f. eks. ved omdannelse af en sporvejslinje til omnibusrute. Det kan tænkes, at indehaveren af en tilladelse på grund af sygdom eller lignende uforskyldte forhold har været forhindret i selv at udnytte den, medens en nærstående slægtning eller en driftsbestyrer har drevet ruten igennem en årrække og således har stået som den faktiske koncessionshaver. I sådanne tilfælde kan sidstnævnte i overensstemmelse med den almindeligt fulgte praksis normalt ved koncessionsfornyelsen første gang efter lovens ikrafttræden rent faktisk regne med at opnå tilladelsen,

såfremt ruten har været drevet på tilfredsstillende måde. Er en ordning af denne art først etableret kortere tid inden forannævnte koncessionsfornyelse, gør lignende hensyn sig ikke gældende.

Til stk. 9.

*Om undtagelser fra forslaget koncessionsordning.*

Det følger af definitionen i stk. 1, at dette lovforslags særlige regler for meddelelse af kørselstilladelse kun finder anvendelse på rutekørsel, således at såvel turistkørsel som international omnibuskørsel er undtaget. I kommissionens forslag gjaldt dette kun den internationale omnibuskørsel.

## Bemærkninger til kapitel VI:

### Ekspropriationsmyndigheden.

Med hensyn til de gældende regler om ekspropriation til jernbaneanlæg og sporvejsanlæg m. v. henvises til betænkningen side 126-27.

#### Bemærkninger til § 20:

##### Trafikrådets ekspropriationsmyndighed.

Det må betragtes som en fordel, at der gælder ensartede regler for samtlige de ekspropriationer der er nødvendige for udførelsen af de i trafikplanen angivne anlæg. Da det må forudses, at de fleste arealerhvervelser der vil blive tale om, vil dreje sig om jernbaneanlæg, må det formentlig endvidere anses for mest hensigtsmæssigt, at ekspropriationerne sker efter reglerne i *forordningen af 5. marts 1845*, som allerede anvendes ved så godt som samtlige jernbaneanlæg, men i øvrigt også ved ekspropriationer til mange andre anlæg. Forordningens regler vil også for trafikrådet indebære den fordel, at rådet ikke — således som hvis ekspropriationerne skulle ske efter bygnings- eller vejlovgivningen — behøver at rette henvendelse til de enkelte kommunalbestyrelser, idet samtlige ekspropriationer i henhold til forordningen foretages under ledelse af kommissarius. Forordningens regler indeholder i øvrigt den beskyttelse for lodsejerne, at disse skal indvarsles til ekspropriationsforretningen, medens dette efter den gældende bygnings- og vejlovgivning ikke er nogen betingelse for ekspropriationens gyldighed.

Da bevillingsrådet ved sin godkendelse af trafikplanen har taget stilling til gennemførelsen af pla-

nens faste anlæg, er det ikke nødvendigt i hvert enkelt tilfælde at indhente rådets bemyndigelse til at lade ekspropriationerne foretage. Direktionen vil således have den fornødne bemyndigelse til at lade ekspropriationerne foretage, når planen er godkendt og de nødvendige midler til anlæggenes gennemførelse sikret (jfr. § 25). Den formelle ekspropriationsbemyndigelse til kommissarius må dog som hidtil gives af ministeren for offentlige arbejder.

Med hensyn til de formål hvortil der skal kunne foretages ekspropriation, bør arealerhvervelser for jernbanernes vedkommende ikke alene kunne foretages til selve baneanlæggene, men også til det nødvendige tilbehør til banen, f. eks. stationer, værksteder, remiser, forpladser.

For sporvejene bør ekspropriationen kunne foretages til alle anlæg uden for gade- og vejarealerne, navnlig til sporsløjfer og remiser. Som nævnt er det foreslået, at der skal indhentes samtykke fra vejbestyrelsen til sporvejsanlæg i offentlige gader og veje.

For omnibusserne bør der ligeledes kunne eksproprieres til de nødvendige faste anlæg, herunder navnlig til garager og vendepladser.

Man har derimod ikke fundet det tilstrækkeligt påkrævet at give trafikrådet adgang til at foretage ekspropriationer til andre formål, f. eks. til en administrationsbygning for rådet.

Ekspropriationer bør kunne foretages til anlæg, der skal drives enten af trafikrådet eller af en virksomhed, hvis økonomi er forbundet med trafikrådet, derimod ikke til fordel for de private omnibusruter.