

Fradræg for fordele

Afkortning i erstatningen som følge af stationsnærhed ved ekspropriation til jernbaneanlæg



Specialeafhandling

Landinspektørstudiet, Land Management

Aalborg Universitet København

Jens Ulstrup Mortensen

20136830

Mads Frode Steinfeldt Møller

20133789



Abstract

The thesis deals with the benefits arising by proximity to stations as a result of the compulsory purchase of area and rights for railroad systems.

Usually, compulsory purchases reduce the value of the remainder of the property. In some instances, however, the project itself may add value to the residual property. The benefits can either be through an increase in property value, an increase in income or lower expenses.

Section 73 of the Danish Constitution stipulates that the relinquishment of property must be against full compensation. If the compulsory purchase increases the value of the property, the increase in value is to be deducted from the compensation. This is the so-called principle of 'deduction of benefits'. In recent years, several major infrastructure projects have been constructed, including the Copenhagen Metro and light railways in Aarhus and Odense. A research project from the University of Copenhagen has documented theoretically, on the basis of extensive evidence that the properties located near S-rail stations in Copenhagen have increased in value due to the close proximity to the stations. The project proves an increased willingness to pay for private properties, but companies are also willing to pay more for a close proximity to stations. However, it has not been common practice to deduct benefits from compulsory purchases for the light railways in Aarhus or Odense. It is problematic if the deductions in compensation are not carried out if this is due to a lack of evidence. The thesis, therefore, deals with clarifying the reasons why the burden of proof is not lifted in respect of benefits to a property's valuation.

The basis for the analysis of the thesis is court rulings and verdicts from the above-mentioned infrastructure projects. In particular, the analysis of verdicts from the 'valuation committee' in cases from Odense Light Rail has contributed with information to elucidate the research question. The arguments of the construction agency have been examined by the 'valuation committee' as to whether the arguments are deemed qualified to lift the burden of proof of the increase in property value as a consequence of the compulsory purchase.

In the one case where the 'valuation committee' finds the burden of proof lifted by Odense Letbane, the benefit is based on the fact that Odense Light Rail will establish a station in close proximity to the property. It is also clear from the valuation practice in Odense, that the burden of proof for benefits in a large number of cases is not lifted on the assumption that the compulsory purchase does not lead to increased rental opportunities or prices, and that there is already well-functioning public transport in the immediate area. Among the most important criterias for deducting for benefits is the causal relationship between the increase in property value and the source for the compulsory purchase, and that the benefits must occur within a reasonable period of time.

The results of the thesis are presented in a number of recommendations to the construction agency for use in future compulsory purchases for railway systems.

Synopsis

Denne afhandling beskæftiger sig med fordele, der opstår ved stationsnærhed som følge af ekspropriation til jernbaneanlæg. Ved ekspropriation reduceres ekspropriatens ejendom typisk i værdi, men ved nogle tilfælde kan ekspropriationsanlægget tilføre restejendommen en værdistigning. Fordelen kan enten være ejendomsværdistigninger, øget indtægt eller lavere udgifter. Grundlovens § 73 indebærer, at afståelse af fast ejendom skal erstattes fuldstændigt. I tilfælde af, at ekspropriationsanlægget tilfører restejendommen fordele, skal disse fradrages i ekspropriationserstatningen. Dette er princippet ved 'fradrag for fordele'. Afhandlingen beskæftiger sig med fordele, der opstår ved stationsnærhed som følge af ekspropriation til jernbaneanlæg.

I de seneste år er der anlagt flere store infrastrukturprojekter, herunder metroen i København og letbaner i henholdsvis Aarhus og Odense. På baggrund af omfangsrig evidens er det ved et forskningsprojekt fra Københavns Universitet teoretisk dokumenteret, at de stationsnære ejendommene i København er steget i værdi som følge af nær beliggenhed til S-togsstationerne. Projektet påviser øget betalingsvillighed for private ejendomme, men virksomheder er ligeledes villige til at betale mere for en stationsnær beliggenhed. Det har ikke været praksis i de fleste tilfælde at fradrage for fordele i ekspropriationserstatningerne i forbindelse med letbanerne i Aarhus eller Odense. Det er problematisk, hvis der skulle være afkortet i erstatningen, men dette ikke skete som følge af manglende bevisførelse. Afhandlingen vil derfor afklare årsagerne til, at anlægsmyndigheden ofte ikke formår at løfte bevisbyrden for fordele.

Grundlaget for afhandlingens analyser er domme og kendelser fra ovennævnte infrastrukturprojekter, hvor det i særdeleshed er analysen af taksationskendelserne for Odense Letbane, der har bidraget med informationer til at belyse problemstillingen. Anlægsmyndighedens argumenter er undersøgt ved kommissionernes stillingtagen til, hvorvidt disse er vurderet kvalificeret til at løfte bevisbyrden for restejendommens værdistigning som følge af ekspropriationsanlægget.

Det er identificeret ved taksationspraksis fra Odense Letbane, at der blev foretaget afkortning alene i en sag, på baggrund af: *"at Odense Letbane anlægger en station i umiddelbar tilknytning til ejendommen."* Det fremgår ligeledes af taksationspraksis fra Odense, at bevisbyrden for fordele i en lang række tilfælde ikke løftes ud fra et skøn om, at ekspropriationsanlægget ikke medfører øgede udlejningsmuligheder eller -priser, samt at der allerede findes velfungerende kollektiv transport i nærområdet. Blandt de væsentligste forudsætninger for at fradrage i erstatningen er, at der skal være årsagssammenhæng mellem værdistigningen og ekspropriationsanlægget, og at fordelene skal indtræde inden for rimelig tid.

Afhandlingens resultater udmunder i en række anbefalinger til anlægsmyndigheden ved fremtidige ekspropriationer til jernbaneanlæg.

Forord

Dette speciale henvender sig til folk, der har interesse for ejendomsretlige problemstillinger, herunder ekspropriation og fastsættelse af fuldstændig erstatning.

Afhandlingen er skrevet som det afsluttende projekt på landinspektøruddannelsen ved Aalborg Universitet København. Specialet er udarbejdet af to studerende på kandidaten Land Management i perioden 1. februar til 8. juni 2018.

Projektet udspringer i en generel interesse for ekspropriation og de juridiske udfordringer som er knyttet hertil. Emnet fradrag for fordele, som specialet omhandler, er fundet i samarbejde med vejleder ud fra et ønske om at behandle en aktuel landinspektørfaglig problemstilling.

Specialet har til formål at besvare den opstillede problemformulering, med det objektive at opfylde studieordningens læringsmål om viden, færdigheder og kompetencer.

Specialet er vejledt med Bent Hulegaard Jensen som hovedvejleder og Karsten Willeberg-Nielsen som bivejleder. En tak skal lyde for god og faglig vejledning.

Der skal desuden lyde en tak til følgende personer, der i løbet af udarbejdelsen af afhandlingen har bidraget med viden, kendelser, interview eller faglig sparring.

- Mads Sanddal Jeppesen, Landinspektør, COWI
- Jakob Anholm Hansen, Landinspektør, COWI
- Jesper Jørgensen, Landinspektør, COWI
- Line Toftbjerglund Laursen, Sekretariatschef, Taksationssekretariatet
- Trine Eriksen, Advokatfuldmægtig, Bech-Bruun
- Hanne Mølbeck, Advokat, Bech-Bruun
- Thomas Normann Asmussen, Landinspektør, LE34
- Per Nielsen, Advokat, Formand for den statslige taksationskommission for Fyn og det sydlige Jylland
- Søren Mørup, Professor, dr.jur. Formand for den statslige taksationskommission for Nord- og Midtjylland samt den kommunale overtaksationskommission for Nordjylland og Viborg

Billedet på forsiden af afhandlingen og bilagsdokumentet stammer fra (Nordiske Medier, n.d.).

Læsevejledning

Følgende afsnit indeholder informationer til læseren af specialet.

I afhandlingen bliver der refereret til projekts forfattere ved betegnelsen projektgruppen for at tydeliggøre, hvornår det er projektgruppen der udleder noget.

Læses afhandlingen for at opnå viden om gældende ret om fradrag for fordele og øvrige regler om ekspropriation, henvises der til kapitlerne 1 til 5. Hvis formålet derimod er at læse specifikt for, at opnå viden om fordele der følger af en stationsnær beliggenhed, fremgår dette af kapitel 6 og fremefter. Der gøres opmærksom på, at afhandlingens primære analyse og diskussion fortrinsvis vil fremgå af kapitel 7 og 8.

I projektrapporten benyttes Chicago standard B-metoden til kildehenvisning. Referencen til den benyttede kilde vil finde sted i teksten, hvor der vil benyttes parenteser, som angiver forfatterens navn, året for værkets publicering, fulgt af en henvisning til sidetallet i værket, eksempelvis (Efternavn, årstal: s. sidetal). Den enkelte reference i teksten henviser til referencelisten, som findes i kapitel 13, hvor den enkelte reference uddybes. I tilfælde af, at en forfatter har publiceret flere værker med samme udgivelsesår, skelnes disse ved at tildele et litra efter året, eksempelvis (Efternavn, årstal a: s. sidetal).

I afhandlingen benyttes der flere kendelser og domme. I specialets sagsfremstilling og behandlingen af kendelserne er det valgt løbende i teksten ikke at benytte kildehenvisning til kendelsen efter hver vidensoplysning for at øge læseforståelsen. I stedet vil der for hver gang behandlingen af en kendelse initieres tydeliggøres, hvilken kendelse der behandles.

I kapitel 13 fremgår referenceliste, doms- og afgørelsesregister, lovregister samt oversigt over den benyttede geodata. Til læsning af afhandlingen følger et bilagsdokument, hvor blandt andet utrykte administrative afgørelser fremgår. Grundet bilagenes omfang og antal er det valgt at vedlægge bilagene som et separat bilagsdokument, hvorfor bilagsdokumentet har sin egen indholdsfortegnelse med sidehenvisning for at øge overskueligheden.

Figurer og tabeller er angivet med løbende nummerering og indeholder en beskrivende tekst efterfulgt af en reference. I tilfælde af, at figuren indeholder data og/eller geodata, er dette noteret.

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	1
2. Problemstilling	3
2.1 Problemformulering	4
3. Metode	7
3.1 Struktur og fremgangsmåde	8
3.2 Metodiske overvejelser	10
3.3 Kvalitetsvurdering af empiri	11
4. Generel lovgivning om ekspropriation	15
4.1 Ejendomsrettens ukrænkelighed	16
4.1.1 Almen interesse og nødvendighedskravet	16
4.1.2 Lovgrundlaget for ekspropriation	17
4.1.3 Fuldstændig erstatning	18
4.2 Retligt grundlag for fastsættelse af ekspropriationserstatning	21
4.3 Opsamling	24
5. Gældende ret om fradrag for fordele	27
5.1 Kriterier for fradrag for fordele	28
5.2 Sondring mellem del- og totalekspropriationer	28
5.3 Specielle fordele	29
5.4 Generelle fordele	31
5.4.1 Blangstedgård – den ledende dom	32
5.4.2 Lovhjemmel ved afkortning for generelle fordele	35
5.4.3 I rimelig tid	37
5.4.4 Årsagssammenhæng	39
5.4.5 Uafhængig af om ejeren vil udnytte fordele	42
5.4.6 Meget generelle fordele	44
5.4.7 Andre relevante kendelser	46
5.4.8 Diskussion af generelle og specielle fordele	47
5.5 Opsamling	49
6. Fordele ved stationsnærhed	51
6.1 Stationsnærhedsprincippet der følger af Fingerplanen	52
6.2 DTU - Transportanalyser	53
6.2 IFRO-rapporter	57
6.3 Anden forskning på området	60
6.4 Opsamling	62
7. Analyse af argumentation om fordele	63
7.1 Frederiksbergbanen, Københavns Metro	64
Forum	64
7.1.1 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Københavns Metro	65
7.2 Frederikssundsbanen	65
Kildedal, KFE 2000.276	66
7.2.1 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Frederikssundsbanen	67

7.3 Metrocityringen, Københavns Metro.....	67
Rådhuspladsen - lb.nr. Rhp-027.....	68
Realea - lb.nr. Frk-021.....	69
Frederiksberg Centret - lb.nr. Fb-007	70
7.3.1 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Metrocityringen	71
7.4 Aarhus Letbane	72
7.4.1 Kendelser vedr. erhvervsejendomme	72
A/S Total - lb.nr. 52.....	73
Skejby Privathospital - lb.nr. 61	73
Vestas - lb.nr. 64.....	74
7.4.2 Kendelse vedr. en byudviklingsejendom	75
Elev - lb.nr. 85	75
7.4.3. Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Aarhus Letbane	79
7.5 Odense Letbane	80
Amstrup - lb.nr. 204 og 205.....	80
Tasso - lb.nr. 97, 98 og 99	82
7.5.1 Ejendomme nær St. Vesterbro	83
SEB - lb.nr. 109	85
FOA - lb.nr. 111.....	91
DT Group - lb.nr. 108	94
7.5.2 Andre relevante kendelser fra Odense Letbane	96
Andre argumenter fremført af anlægsmyndigheden i andre OL-sager.....	96
Andre OL-taksationskendelser.....	97
7.5.3 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Odense Letbane	102
7.6 Opsamling	102
8. Årsager til, at bevisbyrden ikke løftes	105
8.1 Videnskabeligt funderet evidens	106
8.2 Uens praksis og fordele ved umiddelbar tilknytning.....	107
8.3 Niveauet af eksisterende kollektiv transport.....	109
8.4 Skinnfaktor	110
8.5 Fradrag for fordele af planlægningen.....	112
8.6 Udviklingsperspektiverne ved FOA- og SEB-ejendommene.....	113
8.7 Afgørelser, hvor restejendommen ikke opnår fordele	115
9. anbefalinger	117
10. Konklusion	119
11. Refleksion	121
12. Perspektivering.....	123
13. Referenceliste.....	127
Doms- og afgørelsesregister	134
Lovregister	137
Geodata.....	138

1. Indledning

Anlæggelsen af jernbaner kan gennem tiderne betragtes som en afgørende faktor for udviklingen af det moderne bysamfund. Evident for dette er de mange stationsbyer, der opstod omkring stationerne til jernbanen i midten af 1800-tallet. Byerne opstod ved væksten af jernbanerne, da denne muliggjorde en imødekommelse af transportbehov afstedkommet af den begyndende industrialisering og et stadig mere mekaniseret landbrug. (Bladt, 2012: s. 1). Med denne historiske kendsgerning, jernbanen som vækstmotor, forekommer prioriteringen af nye jernbaneanlæg i statens budgetter som et naturligt valg for at sikre den fortsatte udvikling af det moderne samfund.

Infrastrukturen i landets største byer er afgørende for at sikre den fortsatte mobilitet, som især er under stort pres af en stigende tilflytning, ligesom mange foretrækker at lade sig transportere med bil. Det er tydeligt ved, at der over de seneste ti år har været en tilvækst på 380.000 biler. Det medfører øget trængsel og forsinkelser på vejnettet og er medvirkende til at svække virksomhedernes konkurrenceevne af den simple årsag, at det medfører øget transporttid. Virksomhedernes interesseorganisation, Dansk Industri, er da også af den opfattelse, at investering i transport og infrastruktur er den vigtigste prioritering for at sikre bedre forhold for erhvervslivet. Konkret for Hovedstadsområdet spilder bilisterne årligt 9,3 millioner timer på at sidde i kø. (Danske Regioner, 2017: s. 5).

Det har ført til, at det fra politisk hånd er besluttet at anlægge tre letbaner i henholdsvis Aarhus, Odense og København. Blandt bevæggrundene for Letbanen på Ring 3 i København var blandt andet, at letbanen skulle forbedre den kollektive trafik ved mindre trængsel og fremkommeligheden på tværs af byfingrene, ligesom det blev forventet, at den ville have effekt på byudviklingen (Hovedstadens Letbane, 2018a: s. 1).

Anlægsprojekterne er blevet til med midler fra kommunerne, staten og regionerne, hvor anlægsomkostningerne lyder på 3,2 3 og 6,2 milliarder kroner i henholdsvis Aarhus, Odense og København. (Aarhus Letbane, 2018: s. 1 & Odense Letbane, 2018: s. 1 & Hovedstadens Letbane, 2018b: s. 1).

Hovedparten af disse midler går til materielle poster ved anlæggelsen af skinner og stationer m.v., men erhvervelse af arealer og rettigheder udgør også en betydelig del af budgetterne. Ved ekspropriation til anlægsprojekter tilpligtes grundejeren at afstå sin ejendom, enten i form af arealer eller rettigheder, hvis dette vurderes at være krævet af almenvellet. Grundlovens § 73 foreskriver, at grundejeren skal ydes 'fuldstændig erstatning' ved afståelse af sin ejendom.

Det er ved praksis fremkommet, at ekspropriater ikke skal beriges af afståelsen. Skulle en restejendom stige i værdi ved ekspropriationsanlæggets tilstedeværelse, skal denne værdistigning fratrækkes i erstatningen – dette er princippet ved fradrag for fordele.

Det er den erstatningsfastsættende myndigheds opgave at fastsætte den fuldstændige erstatning, men det er samtidig en del af anlægsmyndighedens delegerede ansvar at løfte bevisbyrden for, at ekspropriaten har opnået en værdistigning.

Ved de aktuelle kendelser fra taksationskommissionen ved Odense Letbane er det imidlertid ikke praksis at foretage fradrag i erstatningen for værdistigninger af ekspropriationsanlægget, på

trods af at anlægsmyndigheden har fremført påstanden herom. Spørgsmålet er således, hvad årsagerne er til, at bevisbyrden for fordele alene er løftet i én sag?

Sagernes efterprøvelse af taksationskommissionen har medført, at erhvervelsen af areal og rettigheder til anlæggelse Odense Letbane har været mere omkostningstungt end beregnet, og ført til fordyrelser på *“adskillige millioner”* (Blichfeldt, 2018b: s. 1). Ved spørgsmålet om, hvorvidt anlægsmyndigheden har intentioner om at tage sager til domstolene, udtalte direktøren for letbaneselskabet:

“- Ja, og det vil vi gøre uden at blinke med øjnene. Jeg mener, de afgørelser, Taksationskommissionen har truffet, afviger så meget fra det, vi kender fra retspraksis, at det kan vi ikke bare lukke øjnene for, når det er andres penge, vi bygger letbane for.”

Mogens Hagelskær, letbanedirektør til Fyns Stiftstidende (Blichfeldt, 2018a: s. 1)

Letbanedirektøren er af den holdning, at den praksis, taksationskommissionen har haft i sagerne ved Odense Letbane, er modstridende med anden rets- og taksationspraksis på området. Forud for letbaneprojektet i Odense er der alene identificeret rets- og taksationspraksis fra Københavns Metro og Aarhus Letbane, som omhandler fradrag for værdistigninger af stationsnærhed. Princippet om fradrag for fordele går imidlertid længere tilbage, da det har været holdningen, at staten ikke skulle erstatte dobbelt ved den ydede kompensation for grundejerens afståelse af sin ejendom.

Dette er i overensstemmelse med den almindelige retfærdighedsfølelse, man har som skatteborger – at midlerne ikke skal bruges til at berige enkelte individer – hvilket også stemmer overens med udtalelsen fra Mogens Hagelskær, der ser det som en del af anlægsmyndighedens ansvar at føre argumentationen for, at netop den fuldstændige erstatning kan betales til ekspropriaten.

Med afsæt i de identificerede problemer ved Odense Letbane og de forestående ekspropriationer til Letbanen på Ring 3 og udvidelserne af henholdsvis letbanen i Aarhus og metroen i København søger afhandlingen at identificere problemerne og udrede årsagerne til, at bevisbyrden for fordele ofte ikke løftes. Det er medvirkende til at afhandlingen opfattes samfundsrelevant og vigtig for fremtidige anlægsprojekter.

Det følgende kapitel vil beskrive afhandlingens problemstilling mere indgående.

2. Problemstilling

I medfør af indledningen er det observeret, at anlægsmyndigheden har problemer med at løfte bevisbyrden for, at ekspropriationen opnår værdiforøgelse som en følge af stationsnærhed.

Ved ekspropriation krænkes ejerens ejendomsret som en følge af tvungen afståelse af arealer og rettigheder, hvorfor det er en af de erstatningsfastsættende myndigheders fornemteste opgaver i forbindelse med ekspropriationerne at tildele lodsejeren en fuldstændig erstatning.

Ekspropriationsanlæg kan imidlertid medføre værdistigninger, også betegnet fordele, for ejendommene, der skal afstå arealer til anlæggets realisering. I tilfælde af, at det skønnes, at ekspropriationsanlægget medfører fordele for restejendommen, skal det føre til en afkortning i ekspropriationserstatningen for denne værdiforøgelse. Fradraget betyder, at ekspropriationen ikke beriges, men bliver fuldstændig kompenseret. I tilfælde af, at ekspropriationsanlægget medfører en værdiforøgelse, der overgår tabet ved afståelse af arealer eller rettigheder, kan erstatningen helt bortfalde. Det er bestemt ved lov, at der skal foretages fradrag for fordele, og princippet er formet af mange års rets- og taksationspraksis. Det følger ligeledes af retspraksis, at det er anlægsmyndigheden, der skal bære bevisbyrden for, at der er grundlag for at afkorte for fordele.

I en lang række tilfælde afkortes der i ekspropriationserstatningerne, eksempelvis i forbindelse med etablering af nye veje. Rets- og taksationspraksis på området er forholdsvis klar i de tilfælde, hvor der anlægges et nyt vejanlæg eller ændres i vejstrukturen af et eksisterende, men samtidig også ved afståelse af arealer til naturfredninger, kystbeskyttelse m.v. Disse indgreb kan føre til værdistigninger ved, at anlæggene eksempelvis muliggør realiseringen af lokalplaner, således at der kan udstykkes, eller at grundejeren ikke selv skal bekoste anlæggelsen af vejanlægget, diget eller kystværnet m.v.

Som omtalt i indledningen er der imidlertid identificeret problemer med at løfte bevisbyrden for fordele, når der eksproprieres til jernbaneanlæg, herunder de aktuelle letbane- og metroprojekter. Ved ekspropriations- og taksationsforretninger har anlægsmyndigheden i nogle tilfælde nedlagt påstand om, at restejendommene vil stige i værdi som en følge af den umiddelbare nærhed til de kommende letbanestationer. Det kan imidlertid opfattes mere diffust, at nærhed til stationer medfører værdistigninger sammenlignet med anlæggelsen af vejanlæg eller andre fysiske anlæg.

Udfordringerne ved at afklare, hvilke forhold der har indflydelse på vurderingen af fradrag for fordele ved stationsnærhed, anses af taksationsformand Per Nielsen som svært, men værdifuldt, at identificere. (Nielsen, 2018: s. 8) Det interessante er, at S-togslinjerne og Metroen har bestået i efterhånden en betydelig rum tid, hvorfor det har været muligt at påvise denne påstand. Således har Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi ved Københavns Universitet publiceret flere rapporter i 2013 og 2014, der ved et betydeligt empirisk grundlag bekræfter påstanden om de positive effekter på ejendomsværdier afledt af nærheden til S-togs- og metrostationer.

Problemstillingen om fradrag for fordele ved stationsnærhed er mere kompleks end, hvad man ellers kan antage. Det er eksempelvis tydeligt ved, at afkortningen i den enkelte sag ikke alene afhænger af, hvorvidt der kan påvises værdistigninger, men også af flere kriterier, som afgør, om restejendommen kan udnytte fordelene.

Det er ikke et problem i sig selv, at de erstatningsfastsættende myndigheder ikke foretager afkortning i erstatningen, hvis kriterierne for at udnytte fordele ikke er til stede, eller den fremtidige værdistigning ikke er påvist. Det er dog problematisk, hvis der skulle være foretaget afkortning i erstatningen, og dette ikke blev foretaget på grund af manglende bevisførelse.

Princippet om fradrag for fordele placerer sig i spændingsfeltet mellem de grundlovsbeskyttede rettigheder om fast ejendom og samfundets muligheder for fortsat at kunne foretage udbygning af voluminøse og komplekse offentlige anlægs- og infrastrukturprojekter, uden at det vil føre til begunstiging af ekspropriater.

Afhandlingen vil bidrage med en landinspektørfaglig vinkel på den ejendomsjuridiske problemstilling, hvor der med viden om det juridiske lovgrundlag og reguleringen af fast ejendom vil foretages en analyse af afgørelser om princippet fradrag for fordele som følge af stationsnærhed ved jernbaneanlæg.

2.1 Problemformulering

På baggrund af ovenstående problemstilling vil afhandlingen tage afsæt i følgende problemformulering:

Hvad er årsagerne til, at anlægsmyndigheden ofte ikke formår at løfte bevisbyrden for, at der kan fradrages for fordele i ekspropriationserstatningen som følge af stationsnærhed ved ekspropriation til jernbaneanlæg?

Problemformuleringen søger at afklare årsagerne til, hvorfor bevisbyrden for fordele i en lang række tilfælde ikke løftes, da det vurderes som et problem, hvis ekspropriater beriges som følge af etableringen af ekspropriationsanlæg. Undersøgelsen af problemformuleringen skal udmunde i en identifikation af årsagerne til, at anlægsmyndigheden har udfordringer med at påvise, at restejendommen opnår fordele som følge af ekspropriationsanlægget. Det er målsætningen, at afhandlingen skal bidrage til at løse problemstillingen ved anbefalinger om, hvordan bevisbyrden for fordele kan forsøges løftet ved fremtidige ekspropriationer til jernbaneanlæg.

Afhandlingen tager sit fokus på den overordnede benævnelse 'jernbaneanlæg', da det er konstateret, at problemstillingen er relevant for flere typer skinnebåren infrastrukturanlæg. Stationsnærhed betegner ikke en specifik afstand, som en restejendom skal være beliggende indenfor, men begrebet dækker i stedet over kvaliteter, der opstår som en følge af en nær beliggenhed til et stationsanlæg, hvilket kan tilføre værdistigninger for restejendommen. Betegnelsen 'bevisbyrde' stammer fra domstolssystemet, men projektgruppen anvender det i nærværende sammenhæng ligeledes på taksationssystemet, selvom disse afgørelser bygger på et skøn og traditionelt en mindre omfangsrig argumentationsførelse.

Det er nødvendigt, at der tilegnes den fornødne viden om følgende tre underspørgsmål for at muliggøre besvarelsen af problemformuleringen.

Det findes nødvendigt at undersøge reglerne for ekspropriationserstatning samt baggrunden for udviklingen af princippet fradrag for fordele, herunder rets- og taksationspraksis. Undersøgelsen af rets- og taksationspraksis vil favne bredere end ekspropriationer til fordel for jernbaneanlæg, hvilket er nødvendigt for at afklare gældende ret for princippet.

1) Hvad er gældende ret for princippet fradrag for fordele?

Der foretages en undersøgelse af det teoretiske grundlag for, at stationsnærhed vurderes som en faktor, der kan føre til stigende ejendomsværdier. Et naturligt led heri er at undersøge, i hvilket omfang omkringliggende ejendomme til stationer i et teoretisk og lovgivningsmæssigt perspektiv vurderes at opnå værdistigninger som følge af en stationsnær beliggenhed.

2) Hvilken indflydelse på ejendomsværdien vurderes en ejendom at opnå ved en stationsnær beliggenhed som følge af etablering af en station til kollektiv transport?

Med henblik på at udrede problemer i den fremførte bevisbyrde om fordele undersøges rets- og taksationspraksis, hvor anlægsmyndigheden har nedlagt påstand om, at restejendommen vil opleve værdistigning som følge af stationsnærhed ved etableringen af jernbaneanlæg.

3) Hvilke problemer kan identificeres ved anlægsmyndighedens forsøg på at løfte bevisbyrden for, at der kan afkortes for værdiforøgelse som en følge af stationsnærhed?

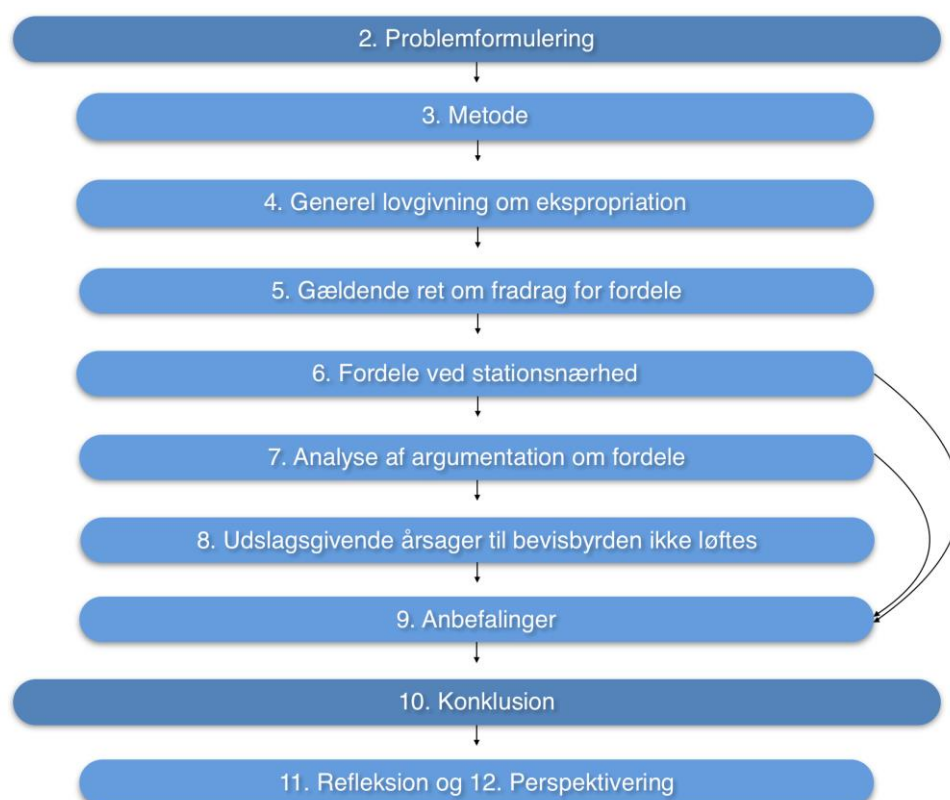


3. Metode

Det følgende kapitel indeholder de metodiske overvejelser, der ligger til grund for bearbejdelsen af projektets problemstilling. Kapitlet indeholder en præsentation af afhandlingens struktur og fremgangsmåde samt metodiske overvejelser om datagrundlaget, herunder overvejelser om de udvalgte kenderler og de afholdte interviews. Indledningsvis præsenteres afhandlingens struktur, hvor der redegøres for, hvordan kapitlerne er indbyrdes afhængige.

3.1 Struktur og fremgangsmåde

Opbygningen på projektrapporten kan visualiseres i et strukturdiagram, som illustrerer sammenhængene mellem afsnittene. Dermed er det muligt at se fremgangsmåden fra problemformulering til konklusion. Under figuren vil strukturen først blive præsenteret for at skabe et overblik, hvorefter de enkelte afsnit vil blive uddybet.



Figur 1 - Strukturdiagram over afhandlingens opbygning. (Egen produktion)

Strukturdiagrammet afslører, at fremgangsmåden er ret simpel og lineær, da afhandlingen i høj grad er baseret på, at den opnåede viden skal benyttes i de efterfølgende afsnit. Efter problemstillingen er ridset op og har udmundet i en problemformulering, følger nærværende afsnit, der indeholder de metodiske og videnskabsteoretiske overvejelser. Eftersom projektet tager udgangspunkt i en retlig problemstilling, vil den generelle lovgivning om ekspropriation undersøges på et mere generelt niveau, hvorefter der i højere grad bliver dykket ned i de juridiske forhold, der vedrører den konkrete problemstilling, og hvad retsstillingen er for emnet fradrag for fordele. Stationsnærhed og fordelene, der opstår i forbindelse med dette, vil undersøges. Dernæst vil taksationskendelser og domstolskendelser, hvori der argumenteres for afkortning i forbindelse med stationsnærhed, blive undersøgt for at analysere argumenter om fordele. Gennem anlægsmyndighedernes argumentation samt kommissioners og domstoles stillingtagen i kendelser vil der udledes en række erfaringer om forhold og årsager til kendelsernes udfald. Disse vil undersøges nærmere og forelægges interviewpersoner for at analysere årsagerne til kendelsernes udfald. Ovenstående skal muliggøre en vurdering af, hvad årsagerne er til, at anlægsmyndighederne ofte ikke formår at løfte bevisbyrden. Afslutningsvis vil der blive præsenteret en række anbefalinger, visualiseret med pilene i højre side, der bidrager til,

hvorledes anlægsmyndigheden bør forholde sig i sager, hvor der opnås værdistigninger som følge af stationsnærhed ved ekspropriation til jernbaneanlæg.

En nærmere uddybning af de metodiske valg i de enkelte kapitler

I kapitel 4 undersøges det, hvordan den valgte problemstilling placeres i den generelle lovgivning og regler om ekspropriation. Undersøgelsesfeltet er her de grundlæggende regler om ejendomsretten i forbindelse med tvungen afståelse ved ekspropriation. I denne forbindelse er ejendomsrettens ukrænkelighed og den fuldstændige erstatning, centrale emner at undersøge. Ligeledes vil den historiske tilblivelse af princippet om fradrag for fordele og forarbejder til lovgivningen undersøges, da disse anses som centrale elementer.

I afhandlingens kapitel 5 undersøges gældende ret. Som tidligere omtalt bevirker den lave detaljegrad i vejlovens § 103, stk. 2, som er den primære bestemmelse om fradrag for fordele, at reglerne for, hvornår der kan foretages afkorting i erstatningen, skal udledes af rets- og taksationspraksis.

Kapitlet vil omhandle en gennemgang af rets- og taksationspraksis for på den måde at fastlægge gældende ret om fradrag for fordele. De inddragede domme og kendelser i undersøgelsen af gældende ret vil være relateret til fradrag for fordele men primært omhandle andre formål end jernbaneanlæg, da påstanden om fradrag for fordele af stationsnærhed tidligst er set nedlagt ved ekspropriationerne til anlæggelsen af de første etaper af Københavns Metro i slutningen af 1990'erne. Ved kapitlet opnås viden og forståelse om fradrag for fordele og de fire kriterier, der er en forudsætning for grundlaget for at fradrage, og som er af afgørende betydning for analysen i kapitel 7.

Kapitel 6 vil omhandle forskningsmateriale, som dokumenterer effekten af stationsnære beliggenheder på ejendommens værdistigninger. Det søges i kapitlet af udrede, hvordan begrebet 'stationsnærhed' anvendes i dansk planlægning, ligesom det vil blive undersøgt, hvad der er det teoretiske belæg og resultater for påstanden om, at ejendommene i nærheden af stationer vil stige i værdi.

I kapitel 7 er argumenterne om fordele i fokus. Afsnittet vil tage afsæt i domme og kendelser fra ekspropriationerne til Københavns Metro fra henholdsvis Frederiksbergbanen og Cityringen, S-banen til Frederikssund samt letbanerne i Aarhus og Odense. På tidspunktet for udarbejdelsen af nærværende afhandling befinder areal- og rettighedserhvervelsen til Hovedstadens Letbane sig på et indledende stadie, hvorfor der til projektgruppens orientering endnu ikke har fundet ekspropriationer sted, som har været relevante i forhold til bearbejdningen af afhandlingens problemstilling. Rækkefølgen i afsnittet følger kronologien for, hvornår kendelserne er afsagt.

De inddragede kendelser og domme i dette kapitel vil alle omhandle fradrag for fordele ved stationsnærhed, som opstår ved ekspropriation til jernbaneanlæg.

Der vil foretages en undersøgelse af både parternes argumentation og de erstatningsfastsættende myndigheders stillingtagen til det fremførte om fradrag for fordele. Kendelserne og dommene er af central betydning, da der i disse fremgår kommissionens eller rettens bemærkninger og dermed årsagerne og begrundelserne til, om ekspropriationserstatningen kan afkortes eller ej. Det findes relevant at undersøge anlægsmyndighedernes argumentation, men de udslagsgivende årsager til, hvorvidt bevisbyrden for fordele er løftet, findes i kendelsernes ordlyd. Som et væsentligt grundlag for at foretage denne analyse er projektgruppens opnåede viden om fradrag for fordele fra de tidligere kapitler. Det er efterstræbt at identificere problemer i forsøget på at

løfte bevisbyrden om fordele, hvorfor det centrale spørgsmål for denne analyse må være, *hvad* problemerne består i.

I kapitel 8 foretages en diskussion af delkonklusionerne og erfaringerne fra de ovenstående kapitler. De tidligere kapitler har affødt en række spørgsmål, især om kendelsernes ordlyd, som vil præsenteres for to siddende taksationsformænd, der kan ytre sig om emnet. Intentionen er at afklare undren afstedkommet ved bearbejdningen af problemformuleringen. Formålet med kapitlet er at afklare årsagerne til de identificerede problemer i kapitel 7, og det væsentligste spørgsmål er derfor, *hvorfor* den frembragte argumentation ikke findes kvalificeret til at løfte bevisbyrden for fordele.

Det er målsætningen, at der i afhandlingens kapitel 9 vil blive præsenteret en række anbefalinger til fremtidige ekspropriationer af jernbaneanlæg, eksempelvis målrettet ekspropriationer til erhvervelse af areal og rettigheder til Hovedstadens Letbane på Ring 3 og udvidelsen af den københavnske metro.

3.2 Metodiske overvejelser

Afhandlingen har en retsdogmatisk tilgang i behandlingen af problemformuleringen ved at beskrive, analysere og systematisere observationer om retstilstanden. Herved udarbejdes afhandlingen ved en kombination af teori, analyse og diskussion af relevante retskilder.

Princippet om fradrag for fordele er alene baseret på en bestemmelse med en lille detaljegrad og overlader derfor vurderingen af fradrag for fordele til et skøn. Det har været oplagt at undersøge lovgivers bevæggrunde herfor, ligesom en gennemgang af rets- og taksationspraksis har vist sig nødvendig for at få den fulde forståelse for princippet og samtidig for at være i stand til at udlede retsregler. Erstatningsretten er under stor indflydelse af rets- og taksationspraksis, hvorfor domme og kendelser i afhandlingen benyttes som den primære retskilde. En væsentlig kilde til forståelse af teori og fortolkning er afstedkommet af den juridiske litteratur og artikler på området.

I analyse og fortolkning af lovtekster samt rets- og taksationspraksis benyttes juridisk metode. Det antages, at læseren er bekendt med juridisk metode, hvorfor der kun vil foretages en kort opridsning i det følgende. Juridisk metode handler primært om anvendelse af retskilder, og der følges en fast fremgangsmåde ud fra følgende tre trin: 'Valg af regel', 'valg af fakta' og 'valg af konklusion'. Den juridiske metode benyttes til at fortolke på retskilderne, som er systematiseret i følgende fire kategorier efter hierarkisk orden: 'Lovgivning', 'retspraksis', 'retssædvaner' og 'forholdets natur'. Metoden er medvirkende til at systematisere analysen, således at denne om muligt ensortes for hver af de inddragede retskilder. Den juridiske metode som en fast fremgangsmåde er inkorporeret som en bagvedliggende proces, hvorved der kan opnås forståelse af gældende ret, hvilket muliggør at der kan udledes af retsregler (Evald, 2014, s. 5).

Som nævnt er domme og kendelser den primære retskilde, der i samspil med andre retskilder efterstræber at finde svaret på den juridiske problemstilling. I nærværende projekt, der beskæftiger sig med afkortning i ekspropriationserstatningen som følge af stationsnærhed i forbindelse med etableringen af jernbaneanlæg, er der et begrænset antal domstolskendelser på området, hvorfor projektgruppen undersøger de erstatningsfastsættende myndigheders afgørelser. Ekspropriationskommissionerne og taksationskommissionerne indgår ikke som en del af domstolsbegrebet, men betragtes som 'administrative organer'. (Lilja og Olesen, 2012: s.

27 & Jensen, 1975b: s. 34). Der skal således skelnes mellem rets- og taksationspraksis, og præjudikatværdien er afhængig af hierarkiet. En undersøgelse af rets- og taksationspraksis medvirker til, at der kan udledes udslagsgivende regler for, under hvilke omstændigheder der kan foretages fradrag for fordele.

Man kan forholde sig metodisk kritisk til afhandlingens retsdogmatiske tilgang, hvor den gældende retstilstand fastsættes. Ved undersøgelsen af den gældende retstilstand er der tale om et øjebliksbillede, der hurtigt kan forældes ved afsigelse af nye kendelser. Eftersom det er gældende ret, der undersøges, kan der argumenteres for, at denne undersøgelse i selv ikke frembringer ny viden. Projektgruppen er imidlertid af den opfattelse, at undersøgelsen af gældende ret gør det muligt at frembringe en række anbefalinger målrettet fremtidige anlægsmyndigheders ageren for at løfte bevisbyrden for fordele som følge af stationsnærhed.

Interviewmetode

Det er i afhandlingen valgt at afholde to kvalitative interviews for at tilegne sig ny viden. Det er valgt at afholde interviewene mundtligt og gøre brug af metoden semistruktureret interview. Denne semistrukturerede tilgang gør brug af en interviewguide, som projektgruppen på forhånd har udarbejdet. Der findes både fordele og ulemper ved på forhånd at have formuleret spørgsmålene. Fordelene består blandt andet ved, at der sikres en rød tråd igennem interviewet, og chancen for at få svar på spørgsmålene øges. Ulemperne inkluderer risikoen for, at interviewerens kan blive for styrende, så respondenterne føler sig berøvet muligheden for at præsentere nye emner eller overvejelser, hvormed al respondenterens viden ikke frembringes. Interviewguiden ses dermed som en støtte, men at denne alene følges delvis gør det muligt, at interviewet kan bevæge sig ud af en tangent eller gøre plads til diskussion. Anvendelsen af en løs interviewguide muliggør, at respondenterne kan frembringe nye emner eller vinkler, der ligger udenfor den på forhånd opstillede spørgsmålsafgrænsning. (Kvale og Brinkmann, 2008 & Brinkmann og Tanggaard, 2010: s. 37ff)

Det var projektgruppens intention at afholde interviewene i starten af maj for at sikre tilstrækkeligt med tid til at behandle dem og sikre sammenhængen med afhandlingens andre afsnit. Det var dog en forudsætning for en af interviewpersonerne, at projektgruppen havde opnået aktindsigt i de enkelte sager, for at vedkommende var villig til at kommentere på enkeltsager. Eftersom imødekommelsen på aktindsigt kan være en langsommelig proces, blev interviewene først afholdt i slutningen af maj. Dokumentation af de afholdte interviews blev foretaget ved optagelse, der er bearbejdet til et referat med transskriberede passager, se bilag 14.5.

3.3 Kvalitetsvurdering af empiri

Det empiriske grundlag vil primært udgøre ekspropriations- og taksationskendelser samt afsagte domme. Der vil samtidig anvendes en række udvalgte rapporter og forskningsprojekter, der kan være medvirkende til at klarlægge begrebet om stationsnærhed og størrelsen på værdiændringer, der kan følge af investeringer i infrastruktur. Der vil ligeledes foretages en række interviews af relevante fagpersoner med den fornødne ekspertise og kvalifikationer på området.

I det følgende kapitel bliver der foretaget en kvalitetsvurdering af den inddragede empiri ud fra parametrene 'repræsentativitet', 'reliabilitet' og 'validitet' (Pedersen et al., 2001: s. 36).

Parametrene findes mest relevante i forhold til kvalitetsvurderingen af inddragede teoretiske kilder og interviewpersoner, og findes således mindre relevante i forhold til domme og kendelser, da betragtninger om retshierarkiet i stedet følger af juridisk metode. Forud for inddragelsen og anvendelsen af empiri er der foretaget en vurdering ud fra parametrene, hvilket dog ikke er afrapporteret. Der har således været en kritisk tilgang til det inddragede materiale, dels for at sikre, at der alene anvendes videnskabelige og redelige kilder, dels for at sikre afhandlingens kvalitet.

Ved belysning af en kilde ud fra vurderingsparametret validitet undersøges det, om det findes sandsynligt, at der er overensstemmelse mellem det empiriske grundlag for kilden og de teoretiske begreber (Pedersen et al., 2001: s. 35). Der er primært inddraget kvalitative kilder i nærværende afhandling, hvor flere af disse dog er videnskabelige forskningsprojekter, som bygger på kvantitative datamængder. Hvorvidt en kilde findes valid søges om muligt sammenholdt og kontrolleret ved lignende kilder.

Et væsentligt vurderingskriterie er reliabilitet, hvor det undersøges, om kilden kan betragtes at være at være sand og korrekt (Pedersen et al., 2001: s. 36). Til grund herfor er det væsentligt, hvem der har udgivet kilden, og om vidensindsamlingen er blevet til på en troværdig måde, der giver en samlet opfattelse af en pålidelig undersøgelse.

Det findes relevant at undersøge, hvorvidt det videnskabelige arbejde kan betragtes repræsentativ (Pedersen et al., 2001: s. 36f). Denne undersøgelse vil fokusere på, hvorvidt materialet, der ligger til grund for kilden, findes at være funderet ved tilstrækkelig mængde empiri.

Samme vurderingsparameter er relevant for at belyse, hvorvidt afhandlingen findes at være tilstrækkeligt velfunderet i mængden af inddraget empiri. Det er især relevant i forhold til inddraget rets- og taksationspraksis.

Til grund herfor foreligger overvejelser om, hvad den enkelte kilde vurderes at kunne bidrage med i forhold til afhandlingens problemstilling, en uddybning heraf følger i det nedenstående.

Antallet af interviews har været genstand for nøje overvejelser, idet det er blevet vurderet, hvilket antal interviews der har været nødvendige for at kunne imødekomme vurderingsparametret om repræsentativitet. Der er afholdt interview med følgende personer:

- Advokat Per Nielsen, siddende formand for den statslige taksationskommission for Fyn og det sydlige Jylland. Nielsen har behandlet sagerne fra Odense Letbane.
- Professor, dr.jur. Søren Mørup, siddende formand for den statslige taksationskommission for Nord- og Midtjylland samt den kommunale overtaksationskommission for Nordjylland og Viborg.

Per Nielsen og Søren Mørup vurderes at besidde særlig ekspertviden inden for området. Dette er specifikt ved Niensens position som siddende formand for taksationskommissionen, da han har behandlet kendelserne fra Odense Letbane, hvor han ved denne position har været en central figur for sagernes udfald.

Projektgruppen har haft et ønske om at interviewe professor, dr.jur. Karsten Revsbech, som tidligere var formand for den statslige taksationskommission for Nord- og Midtjylland og således siddende formand, da sagerne fra Aarhus Letbane blev behandlet. Revsbech ønskede imidlertid

ikke at deltage i et interview, men henviste til den nuværende siddende formand, Søren Mørup. Mørup har ikke været en aktiv figur i nogle af de af projektgruppen behandlede kendelser, men det vurderes, at han i kraft af sit faglige virke som professor, dr. jur. i jura, og siddende formand for både taks- og overtaksationskommissionen er særlig kvalificeret til at besvare spørgsmål om fradrag for fordele.

Projektgruppen har haft overvejelser om at interviewe relevante personer fra anlægsmyndighederne, f.eks. Torben Richter, landinspektør og projektleder for 'Area & Rights' for Odense Letbane og advokat Hanne Mølbeck, der i flere tilfælde har repræsenteret anlægsmyndighederne i ekspropriationerne ved Københavns Metro og Odense Letbane. Det er valgt at prioritere andre interviews, da det vurderes, at projektgruppen i grove træk har kendskab til Mølbecks holdninger om fradrag for fordele i kraft af en meget grundig og omfangsrig argumentation i de sager, hun har repræsenteret anlægsmyndigheden.

Indsamlingen af informationer ved de to udvalgte interviewpersoner er foretaget på baggrund af, hvad der antages at være mest udbytterigt for afhandlingen. Afhandlingens problematik vurderes i nogen grad at være specialiseret, hvorfor antallet af mulige interviewpersoner vurderes at være begrænset til en lille håndfuld specialister. Kriteriet repræsentativitet i forhold til interviewpersoner vurderes derfor ikke relevant for nærværende afhandling, og valget er i stedet foretaget ud fra mere kontekstspecifikke kriterier.

Beslutningen om at interviewe taksationskommissionsformænd frem for repræsentanter for henholdsvis ejer og anlægsmyndighed blev truffet i medfør af antagelsen om, at formændene har en særlig indsigt i, hvad der lægges til grund for udfaldet af de enkelte sager, i kraft af deres specielle position.

Udvælgelse af kendelser og domme

De udvalgte kendelser og domme udgør kun en del af den samlede retspraksis om emnet, men kendelserne er udvalgt med omhu for netop at komme ind til sagens kerne om, hvad der kræves for at løfte bevisbyrden.

Viden om ekspropriations- og taksationskendelser er indhentet gennem blandt andet kontakt med fagpersoner fra LE34 og Cowi samt korrespondancer med taksationssekretariatet. De mest principielle kendelser indtil 2015 er publiceret på DJØF Forlags digitale bibliotek af 'Kendelser om Fast Ejendom', KFE, hvorfor der i projektrapporten blot vil henvises til de respektive kendelsers KFE-nummer. En stor del af kendelserne offentliggøres imidlertid ikke som en KFE-kendelse. Eftersom kendelserne af de erstatningsfastsættende myndigheder er en offentlig afgørelsessag, er der, jf. offentlighedslovens regler, til samtlige kendelser ansøgt og tildelt aktindsigt. Dette muliggør, at de i projektrapporten behandlede kendelser kan vedlægges som bilag. Som et nødvendig valg foretog projektgruppen en justering af ansøgningen om aktindsigt til alene at omfatte kendelser, da flere af de tilhørende bilag var særdeles omfangsrige og derfor ville medføre en lang høringsperiode. Som en bevæggrund herfor fandtes ligeledes, at de respektive sagsfremstillinger blev vurderet tilstrækkeligt fyldestgørende.

Eftersom projektgruppen kun har fået 'delvist medhold' i flere af ansøgningerne om aktindsigt, er en del af kendelsernes indhold ekstraheret. Det delvise medhold skyldes, at en række af kendelserne indeholder oplysninger om *"erhvervsdrivendes tekniske indretninger eller fremgangsmåder eller om drifts- eller forretningsforhold eller lignende"*, der kan være undtaget fra

aktindsigt efter offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2. Dette vurderes ikke til at have en betydningsfuld indflydelse på projektgruppens behandlingen af kendelserne.

Fremskaffelsen af kendelser og bilag fra de erstatningsfastsættende myndigheder er en langsommelig proces, som løbende med projektets udarbejdelse har været i gang siden starten af januar, hvortil det må bemærkes, at de seneste kendelser er udleveret i den sidste halvdel af maj. Dette er medvirkende til forklare, at bearbejdelsen af emnet er en besværlig proces som følge af de praktiske omstændigheder, hvorfor dette har begrænset antallet af kendelser, der kunne inddrages i projektet. Projektgruppen må derfor erkende, at der uden tvivl findes flere kendelser, som er medvirkende til at fastsætte gældende ret, men som imidlertid ikke er inkluderet i projektet.

Ved dialogen med taksationsskretariatet er det imidlertid projektgruppens opfattelse, at der rådes over hovedparten af kendelser, hvor der ved ekspropriationerne til Aarhus og Odense Letbane er nedlagt påstand om at fradrage for fordele. Der er således foretaget en udvælgelse blandt kendelserne efter relevans og med en intention om, at kendelserne vil repræsentere en stor del af de relevante omstændigheder relateret til at løfte bevisbyrden.

Der vil blive foretaget en diskussion af de valgte metoder i afhandlingens *kapitel 11 Refleksion*.



4. Generel lovgivning om ekspropriation

Nærværende afhandling har sit primære fokus på ekspropriation i forbindelse med anlægsprojekter til jernbaneanlæg. For at realisere anlægsprojekter er det nødvendigt at erhverve arealer og rettigheder. Dette kan gøres ved frivillige aftaler, men ekspropriation muliggør, at rettigheder kan opnås ved tvang, når almenvellet kræver det. Det særlige ved anlægsprojekterne er, at projekterne er af stor interesse og nødvendighed for anlægsmyndigheden, hvad enten dette er staten eller den enkelte kommune, samtidig med at projekterne kan være af stort omfang, og en specifik beliggenhed kan være afgørende for realiseringen af det enkelte projekt. Det kan således være afgørende, at der opnås råderet over de nødvendige arealer, hvis kablet, supersygehuset eller jernbanen netop kun kan placeres på den givne lokalitet, hvorfor det er nødvendigt at opnå adkomst gennem ekspropriation, således at en enkelt grundejer ikke blokerer for anlægsprojektet.

4.1 Ejendomsrettens ukrænkelighed

Ved ekspropriation fraviges den grundlovssikrede ejendomsret. Ordlyden af grundloven er følgende:

“ § 73. Stk. 1. Ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.”

Grundlovens § 73, stk. 1

Det fremgår af bestemmelsen, at ejendomsretten som udgangspunkt er ukrænkelig, men dette nuanceres umiddelbart efter af bestemmelser, der muliggør at ejendomsretten kan krænkes. Princippet udlægges ofte i den juridiske retslitteratur som en programerklæring. Det skal dermed forstås som en formel tilkendegivelse, hvilket der i sagens natur ikke udredes konkrete retsvirkninger fra. Det har ikke været hensigten med bestemmelsen, hvorfor ejendomsrettens ukrænkelighed ikke skal forstås, som om, rettighederne er beskyttet fra enhver indgriben fra lovgiver eller andre myndigheder. (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 17f).

Bestemmelsen om ejendomsrettens ukrænkelighed må således vige i de tilfælde, hvor en ejendom er nødvendig for at realisere samfundsinteresser af stor almen karakter.

Det fremgår af bestemmelsen, at man kun kan tilpligtes at afstå sin ejendom, hvis der til grund herfor er lovhjemmel, og hvis der ydes fuldstændig erstatning.

Indgrebet i borgerens ejendomsret skal betragtes som en beklagelig indskriden, hvorfor det udelukkende kan ske, når en række betingelser opfyldes (Ross, 1983: s. 683). Af grundlovens § 73, stk. 1-3, opstilles der følgende betingelser til en lovlig ekspropriation. Den

- er nødvendiggjort af en almen interesse,
- har hjemmel i lov og
- sker mod fuldstændig erstatning.

I det følgende foretages en bearbejdning af betingelserne til ekspropriationer.

4.1.1 Almen interesse og nødvendighedskravet

Grundloven fastsætter, som omtalt, at ekspropriation alene anvendes i de tilfælde, hvor det er krævet af almenvellet. Dette må siges at opstille to principielle kriterier: At formålet skal være afledt af almen interesse, samt at indgrebet er nødvendigt ud fra ordene *“kræver det”*.

Det er nødvendigt at formålet med ekspropriationen skal tjene almenvellet, men spørgsmålet om, hvilke hensyn der kan varetages, rejser sig.

“At en foranstaltning anses for at tjene almenvellet betyder derfor ikke andet end at den ud fra saglige, samfundsmæssige vurderinger - i modsætning til personlige eller andre private interessesynspunkter - anses for ønskelig (gavnlig, nyttig, rigtig, retfærdig) [...]”

(Ross, 1983: s. 683)

Ovenstående citat af Alf Ross¹ kan synes ganske åbenbar, at formålet med udelukkende at ekspropriere til fordel for saglige samfundsmæssige årsager står også i åbenbar kontrast til at

¹ Alf Ross var dansk jurist, retsfilosof og professor ved Københavns Universitet 1938-69.

ekspropriere til personlige interesser. Krænkelsen af ejendomsretten må således bero på en politisk afvejning af, hvorvidt et anlæg vil være af en så bred samfundsmæssig interesse, at det vil være krævet af almenvellet. Den politiske stillingtagen understøttes af, at der naturligvis vil være forskellige synspunkter, om hvorvidt en foranstaltning er nødvendig, og i øvrigt i almenhedens interesse, hvorfor det ikke kan bero på en juridisk vurdering (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 50f). Den politiske afvejning af anlægget kommer til udtryk ved kravet om et fornødent hjemmelsgrundlag i lovgivningen, hvorfor politikerne tager stilling til nødvendigheden ved udarbejdelsen og vedtagelsen af love. Der er således tale om lovgivningsmagts skøn af, hvad almenvellet kræver (Jensen, 2006: s. 66). Det skal her bemærkes, at det i almindelighed er staten eller kommuner, der som anlægsmyndighed anmoder om ekspropriation – men der findes også i lovgivningen hjemmel til at ekspropriere til fordel for private, og lovgivning, der har udstyret private med ekspropriationsret (Jensen, 1986: s. 156). Afgørende er således, at formålet, der opnås gennem midler som ekspropriation, tilgodeser almene samfundsinteresser (Jensen, 2006: s. 66).

At afgrænsningen af almenvellet som udgangspunkt er en politisk og ikke en juridisk vurdering medfører ikke, at eksproprianten kan ekspropriere arealer og rettigheder uhæmmet, eftersom 'nødvendighedskravet' skal opfyldes.

Nødvendighedskravet består af flere aspekter, men det kan opsummeres i, at ekspropriantens indgreb ikke må gå videre end påkrævet for at opnå det forfulgte formål. Nødvendighedskravet udspringer af det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip. Nødvendighedskravet er en juridisk vurdering, hvorfor ekspropriationens lovlighed afhænger af, at kravet er mødt.

Allerede før vedtagelsen af et projekt er det nødvendigt anlægsmyndigheden overvejer, om det er muligt, at det fremtidige anlæg kan realiseres på en mindre indgribende måde. Forholdsmæssigheden skal tages i betragtning i tilfældet af at der findes en mindre indgribende og mere skånsom foranstaltning for ejeren, bør denne vælges, hvis denne anses som tilstrækkelig for at opnå det forfulgte formål. Dernæst skal det sikres, at ekspropriationen ikke går videre end påkrævet. Eksproprianten må således ikke inddrage mere areal, end hvad der er nødvendigt, hvorfor der må skelnes mellem '*need to have*' og '*nice to have*'. Ydermere må det undersøges, om ejeren ønsker at selvrealisere, eller overdrage til andre, der ønsker dette, såfremt at ekspropriationsformålet er at virkeliggøre fysisk planlægning. Anmodningen om selv at realisere kan naturligvis ikke være tilfældet med offentlige anlæg, som f.eks. forsyningsanlæg m.v. For at nødvendighedskravet er opfyldt, er det tillige en forudsætning, at realiseringen af projektet har en vis aktualitet og således er nødvendig i tidsmæssig henseende. I praksis lægges der blandt andet vægt på finansieringen af projektet, og om der f.eks. er afsat midler til anlæggets realisering. (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 54ff & Jensen, 1986: s. 156ff).

4.1.2 Lovgrundlaget for ekspropriation

Det fremgår af grundlovens § 73, at ekspropriationen skal ske ifølge lov. Lovgrundlaget kan være af vidt forskellig karakter afhængig af myndigheden, der foretager ekspropriationen, men ligeledes afhængig af ekspropriationsformålet. Der foretages ekspropriationer til en lang række formål, hvorfor det kan være belejligt at gruppere disse. Til dette har projektgruppen fulgt Mølbeck og Flensborgs inddeling:

- *"Ekspropriation til gennemførelse af et offentligt anlægsprojekt.*
- *Ekspropriation til gennemførelse af andre offentlige formål end anlægsprojekter.*
- *Ekspropriation til virkeliggørelse af en vis planlægning."*

(Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 61)

Det bemærkes, at ovenstående inddeling udtrykker en faldende præcision i formålsbeskrivelsen, hvorfor formålets ekspropriationer efter den første gruppe er mere snæver og specifikt angivet end den sidste gruppe, hvor der kan eksproprieres til bredere formål. Orla Friis Jensen² udtrykker, at ekspropriationsformålet i dansk lovgivning kan have meget vekslende karakter, og det kan således være formuleret i meget almindelige vendinger. I den forbindelse fremhæves bestemmelsen, der nu findes i planlovens § 47:

"§ 47. Kommunalbestyrelsen kan ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en lokalplan eller en byplanvedtægt."

Planlovens § 47, stk. 1

Bestemmelsen er overvejende uspecifik i sin ordlyd, hvorfor den kan hjemle ekspropriation til et bredt formål af offentlige veje og stier. Modsat er vejlovens bestemmelser om ekspropriation i lovens kapitel 10 mere specifik i sin ordlyd, og der varetages derfor også et mindre og mere specifikt formål.

Planlovens og vejlovens bestemmelser om ekspropriation er blandt de mest almindelige hjemmelsgrundlag til ekspropriationer. Netop hjemmelsgrundlaget er afgørende for at kunne foretage fradrag for fordele, hvor der også skal være det fornødne hjemmelsgrundlag, hvilket beskrives mere indgående i *afsnit 5.1 Kriterier for fradrag for fordele*.

4.1.3 Fuldstændig erstatning

Ifølge grundlovens § 73 kan man alene tilpligtes at afstå arealer mod 'fuldstændig erstatning'. Det indebærer, at ekspropriationen ikke skal stilles økonomisk ringere efter afståelsen af en del af sin ejendom, hvorfor erstatningen skal udmåles på en sådan måde, at vedkommende ikke pådrages et tab som følge af indgrebet. Bestemmelsen om fuldstændig erstatning betragtes som det vigtigste princip i grundlovens beskyttelse af ejendomsretten. (Andersen, 1954: s. 758).

Det er oplagt at søge tilbage til lovforarbejderne for at afklare baggrunden for princippet om fuldstændig erstatning. Princippet blev fremført allerede ved tilblivelsen af bestemmelsen, hvor det af *Beretning om Forhandlingerne på Rigsdagen 1848-1849 sp. 2169* kan udledes, at der ved 'erstatning' forstås, at vedkommende, der tilpligtes at afstå sin ejendom, kan "*fordre Godtgørelse for det derved lidte Tab*". Udtrykket 'fuldstændig' har været at foretrække, da et forslag om at ændre dette til 'tilsvarende' blev afvist, eftersom det "*i sig er klart og benyttet i tidligere Lovforskrifter*", hvor udtrykket har udviklet sig med "*stor Nøjagtighed*". (Jensen, 1986: 168)

For at ekspropriationen har fået fuldstændig erstatning, henvises der ofte til, at denne skal have samme formue som før afståelsen. Denne frase bidrager nødvendigvis ikke til, hvornår den enkelte eksproprieret i praksis føler sig kompenseret efter en afståelse, og erstatningsudmålingen kan også være genstand for tvivl og uenighed.

² Orla Friis Jensen er jurist og professor emeritus ved Aalborg Universitet fra 1984.

Udgangspunktet for erstatningsudmålingen er, at denne skal afspejle ejendommens værdi i 'handel og vandel', hvilket fremgår af henholdsvis ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, og vejlovens § 115, stk. 3. 'Handel og vandel' udtrykker ejendommens salgspris på det åbne marked, der i mange sammenhænge er det mest naturlige at forsøge at værdiansætte efter for på den måde at foretage en korrekt værdiansættelse. Der er dog omstændigheder eller karakteristika ved flere ejendomme, der medfører, at handelsprisen ikke vil afspejle den mest korrekte værdiansættelse. Orla Friis Jensen fremhæver, at ekspropriationen må tåle visse indskrænkninger, og at denne ikke nødvendigvis har krav på, at ejendommens handelsværdi erstattes ved en delekspropriation (Jensen, 1986: s. 169).

Ved udmåling af erstatning skal der foretages en konkret stillingtagen og værdiansættelse af det, der skal afstås. Dette skyldes, at der ikke følger yderligere specifikke regler i grundloven, som kan afhjælpe erstatningsfastsættelsen. Mølbeck og Flensborg anfører, at der ikke er behov for yderligere regler, da grundlovens § 73, fungerer som selvstændigt grundlag til at foretage erstatningsfastsættelsen, i de tilfælde, hvor det enkelte hjemmelsgrundlag for ekspropriationen ikke indeholder beskrivelser herom. Herved tilsluttes det ovenstående citat om, at erstatningen vil være fuldstændig, hvis den er fastsat efter principper og regler af den almindelige erstatningsret. (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 81f).

Af de almindelige erstatningsregler følger, at der alene ydes erstatning, hvis der kan dokumenteres et økonomisk tab. Der er samtidig krav om 'årsagssammenhæng' og 'adækvans'. Der skal kunne påvises årsagssammenhæng mellem tabet, der lides, og selve ekspropriationsindgrebet. Princippet om adækvans er samtidig et krav om, at skadelidte skal dokumentere, at det er sandsynligt, at der lides et tab som følge af skaden. (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 82). Principperne, der stammer fra den almindelige erstatningsret, hvor der erstattes skadegørende handlinger, skal kun anvendes ved ekspropriationsret med modifikationer. Ross anfører, at de to områder adskiller sig fra hinanden ved, at der i forbindelse med ekspropriation er tale om "*Lovlig retsakt i modsætning til en ulovlig, faktisk handling.*" (Ross, 1983: s. 690). Der er samtidig en betydelig forskel fra en fuldstændig ødelæggelse af en genstand til en afståelse af et areal eller rettighed eller et pålæg af rådighedsindskrænkninger i øvrigt (Ross, 1983: s. 690).

I stedet skal tidligere praksis fra henholdsvis taksationskommissioner og domstole lægges til grund i forsøget på at uddrage grundregler (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 82). Afgørelser fra henholdsvis de erstatningsfastsættende myndigheder og domstolene, der er relevante for fradrag for fordele, vil fremgå af det følgende *afsnit 5.4 Generelle Fordele*

Ulemper

Foruden erstatning til afståelse af arealer og rettigheder kan der også opstå ulemper i forbindelse med ekspropriation, som også skal erstattes, hvis det pålægger ekspropriationen tab. Det er relevant at kategorisere ulemperne efter, om de er varige, midlertidige eller naboretlige. Ulemperne kan beskrives ved følgende kendetegn:

- Varige ulemper opstår som en konsekvens af afståelsen af arealet eller rettigheden, hvor afståelsen eksempelvis kan medføre dårligere arrondering, defigurering, ejendomsformindskelse eller virksomhedsophør.
- Midlertidige ulemper opstår i forbindelse med anlægsarbejdets udførelse. Det kan eksempelvis være midlertidig arealafståelse, hvor arealer skal anvendes til udførelse af

anlægsarbejdet, men hvor disse ikke bliver en del af det endelige anlæg. Derforuden kan der opstå ulemper som følge af beskadigede bygninger, træer, hegn, afgrøder, veje m.v.

- Naboretlige ulemper betegner ulemper, der er en følge af det endelige anlægs eksistens og drift. Det kan typisk være gener fra støj og/eller lys, men også fra røg, vibrationer m.v. Vanskeliggjorte vejadgange falder ligeledes under denne kategori. Ulemperne kan også bestå i driftsforstyrrelser, der eksempelvis kan opstå ved nødvendige flytninger, lukninger eller lignende. (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 82f & Ross, 1983, s. 693 & Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 42f).

I de tre ovennævnte tilfælde ydes der i praksis erstatning. Ross stiller spørgsmål ved, i hvilket omfang der er tale om grundlovspligtig erstatning. Her fremhæves, at der efter den almindelige opfattelse kun er tale om grundlovspligtig erstatning hvad angår de varige ulemper. Erstatningen for de midlertidige ulemper bør bedømmes efter de almindelige erstatningsretlige regler om ansvar for skadegørende handlinger. Samtidig bør erstatningen for ulemperne nævnt under punkt 3 bedømmes ud fra reglerne om naboret. (Ross, 1983: s. 694) Ross finder dog, at grundloven kan fortolkes således, at alle tre ovennævnte kategorier falder under kravet om fuldstændig erstatning. Sondringen virker spidsfindig og er antageligvis også uforståelig for ejeren af den berørte ejendom, der anskuer ulemperne som følge af det ekspropriative indgreb som en helhed, hvorfor ejeren kan undre sig over, at han har fået fuldstændig erstatning, selvom erstatningen ikke dækker over alle ulemperne, som anlæggets realisering medfører. (Ross, 1983: s. 694).

Projektgruppen finder det relevant at belyse fradrag for værdiforøgelse i forbindelse med erstatningen for ulemper. Ved anlæggelsen af metrostationen ved Nørreport forholdt ekspropriationskommissionen sig til anliggendet om, hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele i erstatningen ved situationer, hvor der skal erstattes for ulemper. Sagen (KFE 2004.191 - *Fredgaard Radio*) omhandlede den forretningsdrivende Fredgaard Radio A/S, som blev tilkendt erstatning efter naboretten for gener i forbindelse med anlægsarbejderne. Ekspropriationskommissionen lagde det til grund ved afsigelsen af kendelsen, at den forretningsdrivende ville opnå betydelige fordele af en metrostation i umiddelbar nærhed af forretningen. Sagen blev indbragt for taksationskommissionen, som ikke fandt, at der var tilstrækkelig lovhjemmel i ørestadsloven til at kunne foretage fradrag for fordele. Orla Friis Jensen anfører i en kommentar til afgørelsen:

“At der ikke er tale om et egentlig ekspropriativt indgreb, men om erstatning for ulemper på naboretligt grundlag, kunne antages at have betydning for spørgsmålet.”

(Jensen, 2004 b: s. 215)

Kendelsen bekræfter, at der kan foretages fradrag for fordele for naboretlige ulemper. Sagen fra Fredgaard Radio er den første kendelse affødt af ekspropriationerne til Københavns Metro, som inddrages i nærværende projekt. Flere afgørelser fra henholdsvis taksationskommissionerne og domstolene påviste, at der ikke var et tilstrækkeligt hjemmelsgrundlag til at løfte bevisbyrden for generelle fordele, der ville opstå som følge af metroen. Der følger en mere indgående beskrivelse af de første metrosager i *afsnit 7.1 Frederiksbergbanen, Københavns Metro*.

4.2 Retligt grundlag for fastsættelse af ekspropriationserstatning

I lovgivningen findes der kun få regler om grundlaget for erstatningsfastsættelse på ekspropriationsområdet. Hovedlovene på området er ekspropriationsprocesloven³ og vejloven⁴. Det fastsættes i førstnævnte lov, at denne finder anvendelse ved ekspropriationer af fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber⁵, mens vejlovens regler finder anvendelse ved ekspropriation til kommunale vejanlæg.

Fælles for lovene er, at de fastsætter regler om processen for ekspropriationer, de erstatningsfastsættende myndigheders sammensætninger og disses kompetencer, erstatningens udbetaling mm. Det skal dog bemærkes, at ekspropriationsprocesloven er en procedurelov, hvilket underbygges af lovens § 1, hvoraf det fremgår, at ekspropriation skal have hjemmel i anden lovgivning, førend loven kan finde anvendelse.

Den historiske baggrund for reglerne om ekspropriationserstatning

Der er fastsat bestemmelser om ekspropriationserstatning i lov helt tilbage fra enevældens tid, hvilket blandt andet ses i Danmarks første samlede vejlov: *Vejforordningen af 13. dec. 1793*. Historisk har *Jernbaneforordningen af 5. marts 1845* været en central del af ekspropriationslovgivningen, da denne vedrørte "*de Regler, som blive at iagttage med Hensyn til Grundafstaaelser m. m. i Anledning af Jernbaners Anlæg i Danmark*" (Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 5ff). På trods af at forordningen møntet på jernbaner, blev der i en lang række love henvist til forordningens regler om ekspropriationernes foretagelse og ekspropriationserstatningernes fastsættelse. Forordningen indeholdt grundlæggende vurderingsprincipper vedrørende afståelse af ejendomme på landet.

I 1956 nedsatte ministeriet for offentlige arbejder en kommission, der havde til formål at gennemgå ekspropriationslovgivningen.⁶ Denne undersøgte blandt andet ovenstående forordning og udtalte sig generelt om almindelige regler om erstatningsudmåling. Kommissionens arbejde resulterede i en betænkning, der udkom i 1963, fulgt af et lovforslag til ekspropriationsprocesloven.

Kommissionen tog i betænkningen ikke afstand til reglerne i jernbaneforordningen men fremhævede, at tilsvarende regler ikke burde finde anvendelse i en generel ekspropriationslovgivning, hvorfor loven er at betragte som en procedurelov. Kommissionen fremhævede, at lovfastsatte principper udelukkende bør betragtes som vejledende og udfyldende for at efterkomme grundlovens bestemmelse om fuldstændig erstatning:

"Detaljerede regler, der tilsigter at tjene som en udtømmende lovbestemt vejledning for alle eller dog for alle normalt forekommende erstatningssituationer, kan komme i konflikt med grundlovens ubetingede krav om ydelse af fuldstændig erstatning. Vejledning om, hvad fuldstændig erstatning i de enkelte konkrete situationer indebærer, søges efter kommissionens formening bedst i den praksis, som de erstatningsfastsættende myndigheder, særligt domstolene, har tilvejebragt og fremtidigt tilvejebringer. Kommissionen foreslår derfor ikke sådanne regler optaget i lovudkastet og er efter indgående overvejelser også afstået fra at foreslå regler.

³ LBK nr. 1161 af 20/11/2008 'Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom'

⁴ LOV nr. 1520 af 27/12/2014 'Lov om offentlige veje m.v.'

⁵ Privat virksomhed, der efter tilladelse fra en offentlig myndighed giver virksomheden ret til at udøve en bestemt aktivitet.

⁶ Regeringen nedsatte i 2017 et kommissorium, der havde til formål at undersøge planlovens ekspropriationsbestemmelser (Erhvervsministeriet, 2017). Dette er kun det andet kommissorium, der undersøger forhold inden for ekspropriationsområdet, det seneste udkom som beskrevet med betænkninger i 1963.

der angiver de almindelige principper for erstatningsudmålingen, således som disse finder udtryk i praksis. Dels vil sådanne generelle lovbestemmelser have ringe vejledende betydning for den enkelte erstatningsfastsættelse. Dels vil sådanne bestemmelser i specifikke erstatningstilfælde kunne vise sig utilstrækkelige. Da hovedemnet for kommissionens lovudkast er fremgangsmåden ved ekspropriationers gennemførelse, er det i øvrigt diskutabelt, om materielle erstatningsregler hører hjemme i lovudkastet."

(Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 37) Understreget her.

Ovenstående citat diskuterer fastsættelse af lovfastsatte principper for erstatningsfastsættelse. Essensen af diskussionen er, at hvis reglerne blev indført, ville det antageligt kunne resultere i et for detaljeret regelsæt, som kan medføre, at der ikke ydes den grundlovsmæssige erstatning. Den modsatte situation ville opstå hvis principperne blev indført med for generel karakter vil der ikke ydes tilstrækkelig vejledning. Kommissionen anbefaler således, at erstatningsfastsættelsen sker efter:

"at det almindelige udgangspunkt for enhver erstatningsansættelse er det afståedes værdi i handel og vandel, men at der i mange tilfælde er et tab herudover."

(Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 38)

Kommissionens arbejde resulterede i et lovforslag, som blev vedtaget det efterfølgende år. Ovenstående anbefaling kommer til udtryk i ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, 2.-3. pkt.

"I kendelsen angives det afståedes værdi i handel og vandel eller ved pålæggelse af rådighedsindskrænkninger den forringelse, der herved sker af denne værdi. Såfremt der påføres ejeren eller andre berettigede andet økonomisk tab, angives erstatningen herfor som en særlig post [...]"

Ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, 2.-3. pkt.

Ovenstående uddrag af ekspropriationsprocesloven bekræfter, at anbefalingerne fra kommissionen anno 1956 om, at erstatningsfastsættelsen skal bero på et skøn, blev videreført i lovgivningen.

Gældende lovgivning

Vejlovens kapitel 10 omhandler ekspropriation og taksation. Denne indeholder underafsnittet 'Erstatningens fastsættelse', hvori det præciseres, at ekspropriationserstatningen skal *"fastsættes efter de almindelige erstatningsregler"*, jf. vejlovens § 103, stk. 1. Værd at bemærke er vejlovens § 103, stk. 2, der er central for afhandlingen:

"Stk. 2. En eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen."

Vejlovens § 103, stk. 2

Afkortningsbestemmelsen var før at finde i vejlovens § 51, stk. 2, og var af en anden ordlyd. Ændringen af bestemmelsen skyldes en sproglig opdatering og forenkling af reglerne i vejloven (Vejdirektoratet, 2016: s. 84). Den tidligere bestemmelse havde følgende ordlyd:

"Stk. 2. Ved erstatningens fastsættelse bliver heri at afkorte den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå. Som følge heraf kan erstatningen helt bortfalde, når den af vejbestyrelsen påtænkte foranstaltning skønnes at ville medføre større fordel for ejeren end det tab, der påføres ham ved foranstaltningen."

Tidligere vejlovs § 51, stk. 2

Bestemmelsen, der nu findes i vejlovens § 103, stk. 2, fastsætter, at såfremt ekspropriationsanlægget bidrager med en forøgelse i værdi af restejendommen som følge af ekspropriationsanlægget, skal der tages hensyn for dette i ekspropriationserstatningen. Det fremgår ikke eksplicit af bestemmelsen, hvilke elementer den eventuelle værdiforøgelse dækker over. Afkortningen i erstatningen finder anvendelse, uagtet om denne dækker varige ulemper, midlertidige ulemper eller naboretlige ulemper (Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 45). Ydermere er det værd at hæfte sig ved bestemmelsens ord *“en eventuel værdiforøgelse”* og *“skal”*. For skal der fradrages for fordele i samtlige erstatningsfastsættelser, og – som opfølgende spørgsmål – hvor går grænsen for, hvilke ejendomme der kan vurderes til at opnå en eventuel værdiforøgelse? Det argumenteres af nogle, at bestemmelsen er fakulativ – og dermed ikke pligtmæssig⁷, mens der af andre argumenteres for, at de erstatningsfastsættende myndigheder, jf. bestemmelsens formulering, er tvunget til at forholde sig til spørgsmålet.⁸

“Det fremgår således klart af bestemmelsen, at der ikke er nogen valgfrihed ved erstatningsfastsættelsen: Sker der en værdiforøgelse, skal den fradrages erstatningen.”

Hanne Mølbeck, advokat for Odense Letbane i (TS 81101-00054: s. 7)

Som udgangspunkt er taksationsmyndigheder, såvel som forvaltningsvirksomheder i almindelighed, underlagt undersøgelsespligten, hvorfor sagens oplysning primært påhviler taksationsorganet (Jensen, 1975b: s. 176). Eftersom det er en af de erstatningsfastsættende myndigheders fornemmeste opgave at tildele fuldstændig erstatning, må det udledes at taksationsorganet er forpligtet til at forholde sig til fradrag for fordele ved en eventuel værdistigning.

Privatvejslovens § 40, stk. 4 hjemler afkortning i erstatning. Bestemmelsen har en lignende ordlyd som vejlovens § 103, stk. 2. Det er dog primært vejlovens bestemmelser om erstatningsfastsættelse der henvises til i andre love, for at sikre at der kan fradrages i erstatningen:

“Ved erstatningsfastsættelsen [...] finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.”

Jernbanelovens § 30, stk. 5

“Ved ekspropriation i henhold til stk. 1 og 2 finder §§ 98-122 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse [...]”

Kystbeskyttelseslovens § 6, stk. 3

“Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.”

Storstrømsbroenslovens § 16, stk. 2

“Ved erstatningsfastsættelsen finder § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.”⁹

Lov om letbane på Ring 3 § 23, stk. 3

Det at fordelene skal modregnes i ekspropriationserstatningen, er ikke et nyt princip. Det fremgår i *den københavnske gadelov af 14. december 1857*, at fordelene skal afkortes i erstatningen.

⁷Argumentation fremgår af lodsejers advokat Børge Knakkegaard i Overtaksationskommissionen for Nord- og Vestsjælland, kendelse af 7. december 2017, sag.nr. TS82001-00014 - *Gniben*

⁸Argumentationen fremføres af Odense Letbanes advokat Hanne Mølbeck i Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 29. november 2017, sag. nr. TS 81101-00054 - *Civica*

⁹ Bestemmelsen om erstatningsfastsættelse var tidligere placeret i vejlovens kapitel 5, § 51, og findes nu i kapitel 10, § 103.

"[...] vurdere de afståede arealer m.v. til sand værdi i handel ogandel, men ved erstatningens fastsættelse bliver heri at afkorte den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå. Som følge heraf kan erstatningen endog ganske bortfalde."

§ 10 i den københavnske gadelov af 14. december 1857

Vejlovens § 104 og ekspropriationsproceslovens § 16 omhandler en række situationer, hvor en ekspropriation medfører, at den tilbageblivende ejendom kan kræves overtaget af anlægsmyndigheden, f.eks. hvis værdiforringelsen vil stå i åbenbart misforhold med værdiansættelsen af restejendommen.

I den juridiske teori fremgår det, at det er eksproprianten der skal løfte bevisbyrden for, at der kan foretages afkortning i erstatningen (Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 197). I relation hertil er ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, værd at bemærke. Bestemmelsen indeholder en række krav til indholdet af kendelserne:

"Kendelsen skal være ledsaget af grunde og særligt angive kommissionens stilling til de af parterne påberåbte omstændigheder. I kendelsen angives det afståedes værdi i handel ogandel eller ved pålæggelse af rådighedsindskrænkninger den forringelse, der herved sker af denne værdi. Såfremt der påføres ejeren eller andre berettigede andet økonomisk tab, angives erstatningen herfor som en særlig post, så vidt muligt med oplysning om, hvorledes den er beregnet."

Ekspropriationsprocesloven § 17, stk. 4

De erstatningsfastsættende myndigheder er således forpligtede til at forholde sig til parternes indsigelser og anbringender, såfremt de er relevante. Til sammenligning med det kommunale område, har kommissionerne ved disse ekspropriationer selv mulighed for at bringe andre anliggender op end de frembragte af henholdsvis ejer og anlægsmyndighed, jf. vejlovens § 115, stk. 2.

Hans Faarup¹⁰ fremhæver ved kommunale ekspropriationer, at kommunerne af egen drift bør bringe emnet fradrag for fordele op, såfremt de ønsker dette behandlet af taksationskommissionerne. Han fremhæver, at praksis viser, at kommunerne ikke automatisk kan forvente spørgsmålet behandlet. (Faarup, 2014: s. 4) Det må bemærkes, at projektgruppen alene i ét tilfælde har oplevet, at de erstatningsfastsættende myndigheder i kendelsen har taget stilling til emnet, uden at dette på forhånd var bragt op af sagens parter.¹¹

4.3 Opsamling

Dette kapitel bevidner om, at princippet om fradrag for fordele har eksisteret i dansk lovgivning tilbage til jernbaneforordningen af 1845. Det var dog først ved forarbejderne til den gældende ekspropriationsproceslov i 1965, at det blev slået fast, at lovgrundlaget skulle fortsætte uden nærmere præcision af omstændighederne for princippet. Det blev ytret i forarbejderne, at en afkortning for fordele i erstatningen skulle bero på et konkret skøn og derimod ikke sættes under regel. Således er forarbejderne fra 1965 en væsentlig kilde til at forklare, at bestemmelsen i vejlovens § 103 i dag som den primære retskilde om princippet fremstår med en lav detaljegrad og stadig overlader det til et skøn.

Princippet om fradrag for fordele omfatter permanent afståelse af arealer, men der kan også foretages fradrag i erstatningen for ulemper.

¹⁰ Hans Faarup, landinspektør, lic. agro.

¹¹ Taksationskommissionen for Århus, kendelse af 22. juni 2017, sag.nr. Ta 8/2016 - Gellerup. Se bilag 14.1.26.

Som et bærende parameter for konteksten for fradrag for fordele er, at det er de erstatningsfastsættende myndigheders fornemmeste opgave at udmåle den 'fuldstændige erstatning', hvorfor det forekommer naturligt, at der skal foretages afkortning i erstatningen, hvis ekspropriaten opnår en værdiforøgelse af anlægsprojektet. Det er imidlertid også sikret ved, at ekspropriationsprocesloven indeholder en bestemmelse, der forpligter kommissionerne til at forholde sig til parternes anbringender. På trods af denne bestemmelse er det anlægsmyndighedens ansvar at løfte bevisbyrden for påstanden om fordele.

Med dette teoretiske udgangspunkt om ekspropriation og erstatningsfastsættelse, vil der i det følgende foretages en undersøgelse af teorien, som specifikt omhandler fradrag for fordele. Med visheden om at den retlige regel om fradrag for fordele fremstår ved en lille detaljegrad, og at forarbejderne foreskriver, at det er skønnet i den enkelte sag, der skal være bærende, vurderes rets- og taksationspraksis at være afgørende bestanddele for at fastlægge og forstå gældende ret om princippet.



5. Gældende ret om fradrag for fordele

Den grundlovssikrede ret om fuldstændig erstatning ved afståelse af ejendom i forbindelse med ekspropriation betyder, at kommissionerne ved erstatningsudmålingen søger at kompensere værdien af det afståede. Det frembringer spørgsmålet om, hvordan erstatningen skal fastsættes i de tilfælde, hvor ekspropriationsanlægget skønnes at ville medføre værdistigninger for den tilbageblivende restejendom. Fradrag for fordele, 'compensatio lucri cum damno', er et almindeligt princip i erstatningslovgivningen, hvor der tages hensyn til, hvis skadelidte opnår en formuefordel, som helt eller delvist opvejer skaden (Jensen, 2004b: s. 211).

Kapitlet har til formål, at fastsætte gældende ret om fradrag for fordele, hvor det er nødvendigt at forholde sig til andre ekspropriationsformål end til jernbane, da rets- og taksationspraksis har formet retstilstanden herigennem før påstanden blev nedlagt for første gang ved metrosagerne i slutningen af 1990'erne. Indledningsvis vil forarbejderne til ekspropriationsprocesloven undersøges for at afklare lovgivers stillingtagen til fradrag for fordele. Ligeledes foretages en bearbejdning af forskellene mellem total- og delekspropriationer samt forskellen mellem specielle og generelle fordele.

5.1 Kriterier for fradrag for fordele

Den førnævnte kommission, der behandlede den dagældende lovgivning om ekspropriation i 1963, forholdt sig til anliggendet om fradrag for fordele. Kommissionens behandling af rets- og taksationspraksis medvirkede til, at præcisere under hvilke omstændigheder der kan foretages fradrag for fordele. Det blev samtidig undersøgt, hvorvidt der skulle indarbejdes en bestemmelse i lovgivningen herom. Kommissionen fremhævede følgende regler fra rets- og taksationspraksis:

- At ekspropriationserstatningen kan frafalde i sin helhed i de tilfælde, hvor fordelene og ulemperne er af samme art og omfang.
- At der kun kan foretages fradrag for fordele i det omfang, hvor 'det tør antages', at det ikke forudsætter en særlig lovhjemmel, eller i de tilfælde, hvor der netop foreligger en lovhjemmel.
- Værdistigningen skal indtræde inden for rimelig tid. (Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 45ff)

Det er interessant, at kommissionen ved sine anbefalinger udtaler, at der kan foretages fradrag i en sådan grad, at erstatningen kan frafalde helt. Det bør observeres, at kommissionen skelner mellem det lovbestemte- og ulovbestemte område, ved det andet punkt. Således kan der fradrages for fordele i de tilfælde, disse alene tilfalder restejendommen, hvorimod det forudsætter lovhjemmel at fradrage når andre ejendomme også opnår værdistigninger: Heraf skelnen mellem specielle- og generelle fordele.

De almindelige erstatningsretlige regler opstiller følgende tre kriterier som skal være opfyldt, hvis der skal foretages fradrag for fordele. Imidlertid følger der et fjerde kriterium, specifikt for ekspropriationsretten.

"Hvis fordelene 1) har en nærmere forbindelse med tabet, 2) er forårsaget af den ansvarsbærende faktor (årsagssammenhæng) på 3) en påregnelig måde (adækvans). Der kan inden for ekspropriationsretten opstilles en fjerde betingelse, idet fordelene skal kunne påregnes inden for rimelig tid."

(Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 195f).

Der er således fire kriterier som skal være opfyldt, før der kan fradrages for fordele som følge af ekspropriationsanlægget.

Det fremgår af flere af kommentarerne i betænkningen, at kommissionen er imod lovfastsatte regler om, hvornår fradrag for fordele kan finde sted. Det fremhæves eksempelvis, at kommissionen er af den overbevisning, at skønnet bør ske ved en enhedsbedømmelse, hvor der både tages højde for fordele og ulemper. Det forholder sig således, fordi fordelene og ulemperne betragtes som sammenhørende faktorer. (Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 45ff).

5.2 Sondring mellem del- og totalekspropriationer

Frdrag for fordele finder anvendelse ved delekspropriationer, hvor en del af en ejendom inddrages til et formål, som det er nødvendigt at ekspropriere for at realisere. Reglen om at modregne en gevinst i tabet finder ikke anvendelse ved en totalekspropriation, eftersom der ikke står en restejendom tilbage efter ekspropriationsindgrebet, der kan høste gevinsten for de fremtidige fordele som følge af ekspropriationsanlægget.

Anlæggelsen af et ekspropriationsanlæg kan have indflydelse på værdisætningen af ejendomme og forårsage værdiforskydninger, uanset om disse del- eller totaleksproprieres. I erstatningsfastsættelsen skal der som udgangspunkt tages hensyn til værdien i handel og vandel, men W.E. von Eyben¹² fremhæver, at der som følge af markeds kræfter indirekte tages hensyn til værdiforskydningen:

“Erstatningen må altså fastsættes under hensyn til, hvad en fornuftig køber ville have givet ved handel i det frie marked, principielt uafhængig af hvad der kan flyde af fordele som følge af det kommende anlæg, men påvirket af den almindelige vurdering, som allerede gennemførte foranstaltninger har sat sine spor i, og som man i det almindelige marked allerede har foruddiskonteret.”

(Eyben, 1978: s. 99)

Ved ekspropriation skal der ved værdiansættelsen ses bort fra værdistigninger, som er direkte afledt af ekspropriationsanlægget, hvorfor der ved erstatningsfastsættelsen ikke medregnes den værdiforøgelse, som ekspropriationsanlægget tilfører ejendommen. Dette omtales også forventningsværdi. Nedenstående højesteretsdom samt af en ny landsretsdom, MAD 2016.467 V, der konkluderer det samme, at forventningsværdi som følge af anlægget ikke kan udløse erstatning.

U 1998.1497 H - Søften

Der kan henvises til U 1998.1497 H, hvor en landbrugsejendom ved Søften blev totaleksproprieret i 1991 i forbindelse med etablering af motorvejen vest for Aarhus. En mindre del af ejendommen var kort tid inden ekspropriationen i et kommuneplantillæg udlagt til erhvervsområde, hvorfor lodsejeren hævdede, at arealet var tilknyttet forventningsværdi. Hele ejendommen var beliggende i landzonen, men det omtvistede areal var udpeget til at indgå i en langsigtet områdeplan, der udlagde området til erhvervsbebyggelse, som først var forventet udbygget i 2001, altså 10 år efter ekspropriationstidspunktet. Højesteret anførte hertil, at forventningsværdien til arealet var en *“direkte følge af motorvejens anlæg og placering”*, og som følge heraf blev grundejerens krav om forventningsværdi ikke mødt, eftersom denne var afledt af motorvejsanlægget. Højesteret fremhævede, at arealets placering nær motorvejen og den tilhørende til- og frakørsel var afgørende for, at dette var inddraget som en afrunding i plangrundlaget for erhvervsområdet.

Ekspropriationsanlæg kan have indflydelse på værdiansættelsen på en ejendom. Ved en totalekspropriation kan der ikke opnås fradrag for fordele, eftersom der ikke er en restejendom tilbage til at høste værdistigningen, og desuden kan der heller ikke tilkendes yderligere erstatning for forventningsværdi tilført af ekspropriationsanlægget.

Anderledes forholder det sig ved delekspropriationer, hvor der er en tilbageblivende restejendom, hvorfor der i ekspropriationserstatningen kan tages højde for fradrag for fordele, men der kan til stadighed ikke ydes erstatning for forventningsværdi tilført af ekspropriationsanlægget.

5.3 Specielle fordele

Der skelnes i den juridiske litteratur mellem specielle og generelle fordele. Specielle fordele kendetegnes ved, at det alene er restejendommen, der opnår en fordel. Modsat betegner generelle

¹² W.E. von Eyben var jurist og professor ved Københavns Universitet 1951-82.

fordele tilfældet, hvor de omkringliggende ejendomme også opnår fordele af ekspropriationsanlægget, også selvom disse ikke skulle afstå areal. (Andersen, 1954: s. 778). Det fremgår af den ældre litteratur, at der med stor sandsynlighed kan foretages fradrag for specielle fordele, men det står til diskussion, hvorvidt det er muligt ved generelle fordele.

“Det er klart, at der er mere Grund til at afkorte for specielle Fordele, t.Eks. naar en Vejudvidelse skaffer en enkelt Ejer Facaderet, medens de andre Ejendomme havde det ogsaa før Udvidelsen, end for generelle Fordele, t.Eks. naar der eksproprieres en Vejudvidelse der er til Gavn for alle de tilgrænsende Ejendomme, ogsaa for dem, der ikke har afgivet Areal. “

(Andersen, 1954: s. 778)

Siden diskussionen i midten af 1950'erne har betænkningen fra 1963 samt en række domme og afgørelser, været medvirkende til at belyse ovennævnte diskussion.

Nærværende afsnit har til formål at redegøre for de overordnede linjer omkring specielle fordele. Det vurderes, at et enkelt nedslag på specielle fordele vil være fordelagtig for at redegøre for dette, ligesom det også er en erkendelse af, at retspraksis om specielle fordele har påvirket retstilstanden for generelle fordele.

Ta 7/2016 - Harlev

I en utrykt kendelse af taksationskommissionen for Århus d. 19. januar 2017¹³ blev der eksproprieret til anlæggelsen af en cykelsti langs Tåstrupvej i Harlev ved Aarhus. Ejeren skulle afstå henholdsvis 885 m² i landzone og 475 m² i byzone. Ejendommen blev tidligere drevet som gartneri, men siden 2001 havde ejeren arbejdet for omdannelse af ejendommen til boligformål. Ejendommen blev inddraget i 'Kommuneplan 2009' med krav om, at der skulle udarbejdes yderligere planlægning. I 2003 blev der i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan nr. 1007 stillet krav fra Aarhus Kommune om, at der skulle anlægges cykelsti. Arealerne, der skulle eksproprieres til cykelsti, havde siden 1945 været omfattet af en vejbyggelinje.

Ved afsigelsen af kendelsen lagde taksationskommissionen til grund, at ejeren ikke ville lide et tab, da der ved gennemførelsen af lokalplanen ville opnås en betydelig fordel, der langt ville overstige ulempen, ved ekspropriationen. Taksationskommissionen fandt, at der, ved en erstatning efter landbrugsjordsprisen på 18 kr. pr. m², ville være ydet en fuldstændig erstatning.

Sagen fra Harlev omhandler ekspropriation til anlæggelse af en vej, der er nødvendig for at realisere lokalplanen. Tidligere retspraksis viser, at der ved ekspropriation til vejanlæg i lokalplaner skal foretages fradrag for fordele, hvilket var tilfældet ved henholdsvis Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H) og Tulip-dommen (U 1990.731 H).

De to højesteretsdomme bearbejdes mere indgående i nedenstående *afsnit 5.4 Generelle fordele*, da der kan udledes flere regler fra retssagerne end blot forholdet omkring ekspropriation til veje i lokalplaner.

Flere retssager har tydeliggjort, at forskellen mellem specielle og generelle fordele kommer til udtryk ved skærpede krav til hjemmelsgrundlaget. Således forholder Poul Andersen sig til anliggendet vedrørende hjemmel i 1954:

“Hvis en Ekspropriationslov ikke indeholder Fradragshjemmel, t.Eks. Jernbaneforordningen af 5. marts 1845, hvortil mange Love henviser, kan der formentlig ikke som efter de ovennævnte Love ske Fradrag for generelle

¹³ Kendelsen fremgår af bilag 14.1.27.

Fordele. Om der bør ske Fradrag for saadanne Fordele, er saa omtvistligt, at der maa udkræves Lovhjemmel dertil. Derimod tør det vel antages, at en af Ekspropriationsforetagendet flydende speciel Fordel for Restejendommen uden særlig Hjemmel kan fradrages, og de ikke alene i Erstatningen for den af Foretagendet forvoldte Skade paa Restejendommen, men i hele Erstatningen.”

(Andersen, 1954: s. 779)

I ovenstående citat af Andersen fremgår det, at der på tidspunktet for udviklingen af fradragsbestemmelsen blev set forskelligt på specielle og generelle fordele. Det var holdningen at fradrag i erstatningen for generelle fordele alene kunne foretages, hvis der foreligger tilstrækkelig lovhjemmel, hvorimod der uden problemer kunne fradrages i erstatningen for specielle fordele uden *en særlig lovhjemmel*.

I det følgende bearbejdes generelle fordele, hvortil der stilles større krav om lovhjemmel for at løfte bevisbyrden om fordele i forbindelse med ekspropriation.

5.4 Generelle fordele

I forlængelse af ovenstående definition af Poul Andersen betegner generelle fordele, når både ekspropriaten og naboejendomme opnår en værdiforøgelse som følge af ekspropriationsanlægget. Det følgende afsnit vil gå i dybden med generelle fordele for at relatere de ovenforstående kriterier hertil og klarlægge gældende ret.

Generelle fordele kan eksemplificeres ved følgende tilfælde: Der opføres en støjskærm, som har til formål at dæmpe støjen fra en trafikeret vej. Støjskærmen skal etableres på en permanent placering, så det er nødvendigt at erhverve arealet, hvorpå den skal placeres. Støjskærmen reducerer støjniveauet væsentligt, hvilket må antages at påvirke ejendomsværdien positivt for tilgrænsende ejendommene til vejen, altså ejendommene, der har afgivet areal til støjskærmen. Støjskærmen har imidlertid også effekt på støjniveauet for ejendommene i anden række, som ikke direkte er berørte af ekspropriationsanlægget, og som derfor så at sige gratis opnår en værdistigning uden at skulle afstå areal. Dette eksempel kan ved nærmere overvejelse synliggøre flere af de problematikker, der opstår, når det ønskes at foretage fradrag i erstatningen for værdiforøgelser.

Hvis anlægsmyndigheden skal kunne løfte bevisbyrden, skal det dokumenteres, at foranstaltningen, der eksproprieres til fordel for, vil medføre en værdistigning for ejendommen. Årsagssammenhæng bearbejdes i følgende *afsnit 5.4.4*. Det fremgår af ovenstående afsnit, at der i den juridiske litteratur er en fremherskende holdning til, at det kræver et større hjemmelsgrundlag, for at der kan foretages fradrag for generelle fordele. Hjemmelsgrundlagets betydning for at løfte bevisbyrden bearbejdes i *afsnit 5.4.2*. Det beskrives i det ovenstående, at der stilles krav til at fordelene skal indtræde inden for rimelig tid. Tidsaspektet undersøges i *afsnit 5.4.3 I rimelig tid*, for blandt andet at afklare, hvilket tidsrum dette dækker over. Det vil i *afsnit 5.4.5* bearbejdes, hvorvidt det har en betydning for erstatningsfastsættelsen, om den nuværende ejer ønsker at realisere fordelene, der opstår, ved ekspropriationsanlægget. I *afsnit 5.4.6* vil det undersøges, hvornår fordele betragtes at være af så generel karakter, at det ikke findes oplagt at foretage fradrag.

I bilag afsnit 14.7 beskrives fordele af samme art. Afsnittet behandler diskussionen, der følger af den ældre litteratur på området, om at når der skulle afkortes for generelle fordele uden tilhørende lovhjemmel, skulle disse være af samme art som ulemperne.

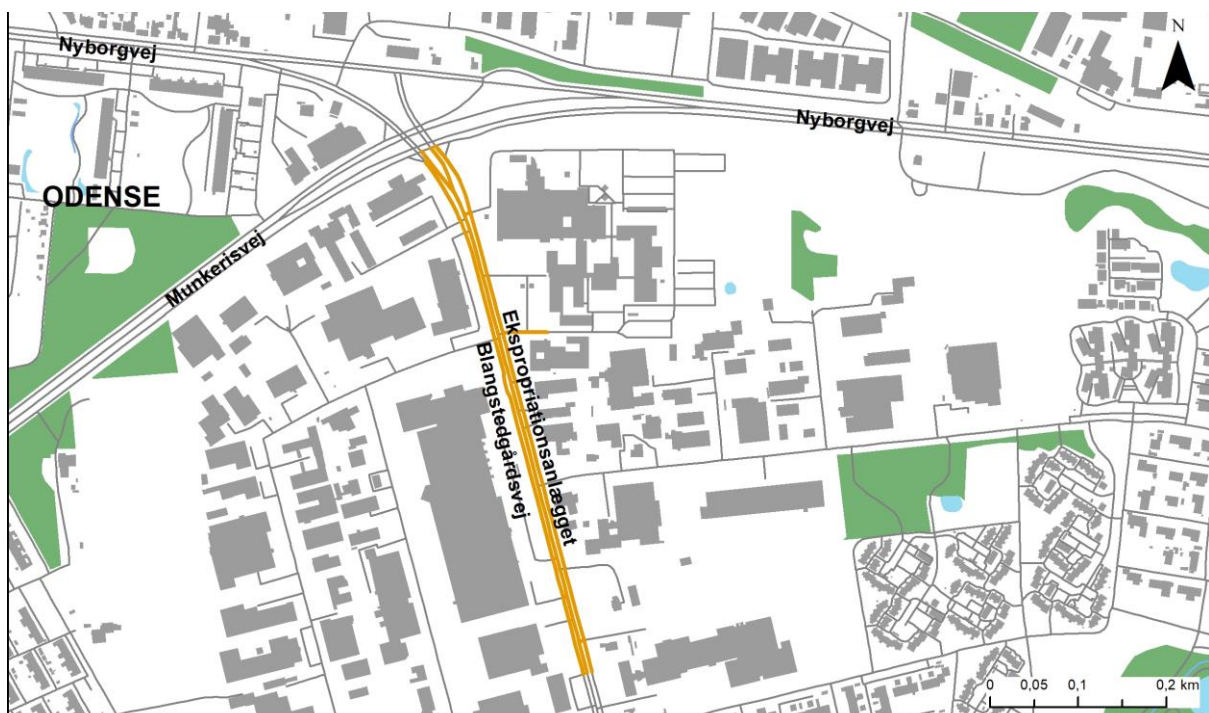
I det følgende afsnit bearbejdes Blangstedgård-dommen, der af flere betragtes som den ledende dom på området, og som derfor stadig refereres til som retspraksis.

5.4.1 Blangstedgård – den ledende dom

U 1970.135/2 H - Blangstedgård

Odense Kommune traf i maj 1965 beslutning om anlæggelse af Blangstedgårdsvej samt en forbindelsesvej til eksisterende vejstruktur. Kommunens beslutning om et nyt vejanlæg skyldtes, at der blev udlagt nye arealer til erhvervsformål, hvor ejendommen, der skulle afstå areal til vejanlægget, i samme forbindelse blev overført til inderzone.

Der blev eksproprieret areal til en vej med en bredde af 22 m samt en forbindelsesvej med en bredde af 18 m, der i alt ville udgøre 11.200 m². Samtidig skulle de af vejen tilgrænsende arealer pålægges vejbidrag svarende til en vejbredde på 15 m.



Figur 2 - Det afståede areal til Blangstedgårdsvejs forlægning i relation til den nuværende bebyggelse.
(Egen produktion med geodata fra GST, 2018)

Taksationskommissionen fandt ved sin afgørelse, at der ikke skulle tilkendes ejerne erstatning for afståelse af arealet. Det førte til, at ejerne indbragte sagen for overtaksationskommissionen, som, dog med dissens, ligeledes ikke tilkendte ejeren erstatning. Kommissionens flertal fandt, at der ved ekspropriationen til vejanlægget ville opstå en så betydelig værdiforøgelse for restejendommen, at ejeren ikke ville lide et tab. Derved blev taksationskommissionens afgørelse stadfæstet. Mindretallet, bestående af kommissionsformanden, var af den opfattelse, at restejendommens værdistigning ville opstå som følge af den forventede overførsel af ejendommen til inderzone (byzone) og dermed ikke kun som en følge af anlæggelsen af vejen. Det er interessant, at overtaksationskommissionen ved sin afgørelse fastsatte arealerne til i gennemsnit at have en værdi på 12 kr. pr. m², mens at jordprisen efter etableringen af vejanlægget

og ejendommens overførsel til inderzone ifølge kommissionen ville øges til en gennemsnitlig kvadratmeterpris på 28 kr. pr. m². Baggrunden for værdiansættelsen fremgår ikke af den trykte dom.

Sagen blev anket til Østre Landsret med den primære påstand, at sagsøgte, Odense Kommune, skulle yde erstatning for det afståede areal og ulemper på i alt 199.800 kr. ved en jordpris på 16 kr. pr. m². Sagsøgers subsidiære påstand var erstatning opgjort efter samme jordpris, dog for en vej på 7 meters bredde, med den samlede erstatning på i alt 100.760 kr. Til grund for ejerens påstand blev der fremført argumenter om, at ejendommens overførsel til inderzone ikke kunne tages i betragtning, eftersom ejendommens værdiforøgelse ved overførslen til inderzone ville være opstået før eller siden, og således uafhængig af vejprojektet. Ejeren refererede desuden til en lignende handel af en naboejendom, hvor jordprisen ved denne handel var 17 kr. pr. m². Ligeledes fremførte lodsejeren, at der ikke var interesse i det projekterede vejanlæg, og at projekteringen gjorde det svært at lave en optimal udstykningsplan.

Sagsøgte, Odense Kommune, nedlagde påstand om stadfæstelse af overtaksationskommissionens afgørelse med begrundelse i, at vejanlægget ville medføre en betydelig værdistigning. Som støtte herfor argumenterede Odense Kommune, at de fremtidige industribyggegrunde ville have en særdeles god beliggenhed og reelt være de eneste i byen. Ordlyden af Landsrettens afgørelse:

"Retten finder efter det oplyste at måtte lægge til grund at der dels ved vejanlægget dels ved overførsel til inderzone er tilført restejendommen en betydelig værdiforøgelse, og retten finder ikke grundlag for at tilsidesætte de af overtaksationskommissionen foretagne værdiansættelser."

(U 1970.135/2 H: s. 6)

Landsretten fortsatte, at værdiforøgelserne ved ekspropriationen til vejanlægget burde føre til afkortning i erstatningen, jf. vejbestyrelseslovens § 26, stk. 2. Projektgruppen bemærker, at Østre Landsret ved afsigelsen af dommen anførte, at den omstændighed, at vejanlægget ligeledes havde tilført andre ejendomme værdiforøgelse, ikke i sig selv kan begrunde erstatningspligt. Landsretten synes dermed at acceptere, at der også kunne foretages fradrag i erstatningen for generelle fordele.

Sagen blev anket til Højesteret, hvor sagsøger gentog de fremførte påstande fra landsretten. Sagsøgte påstod frifindelse, subsidiært erstatning mod et mindre beløb. Højesteret nåede frem til en afgørelse med stærk dissens ved fire dommere mod tre. De syv dommere var alle enige om, at der som følge af ekspropriationen ville opstå fordele for restejendommen, der kunne fradrages i erstatningen. Det stridende punkt var, hvad der skulle lægges til grund for erstatningen.

Mindretallet, tre af dommerne, betragtede ekspropriationen til vejanlægget og overførslen til inderzone som en helhed. Ejendommens inddragelse i inderzone blev af dommerne tillagt væsentlig værdi, hvor vejanlægget blev betragtet som et led i byggemodningen af ejendommen til industriformål. Dommerne fandt, at ekspropriationsindgrebet forøgede ejendommens værdi i en større grad end værdien af det afståede areal.

Flertallet, de fire resterende dommere, fandt, ligesom landsretten, at værdistigningen ville indtræde som følge af det projekterede vejanlæg, men også på grund af ejendommens overførsel til inderzone. Værdistigningen for vejanlægget skulle ifølge vejbestyrelseslovens § 26, stk. 2, alene fradrages i erstatningen. Der skulle foretages fradrag i erstatningsfastsættelsen, til trods for at andre ejendomme også havde opnået værdistigning som følge af ekspropriationsanlægget. Det er bemærkelsesværdigt, at der internt blandt flertallets dommere også var dissens.

To af flertalsdommerne, Lorenzen og Spleth, var af den opfattelse, at vejanlægget var mere omfattende, end hvad der var nødvendigt for at udstykke ejendommen. Der skulle derfor kun fradrages i et sådant omfang, at vejanlægget var en nødvendighed for at udstykke ejendommen. Dommerne ville tilkende 40.000 kr. i erstatning for arealet, som var ud over det nødvendige for byggemodningen af ejendommen.

De to resterende flertalsdommere, Trolle og Pedersen, fandt, at værdistigningen var påvirket af ejendommens overførsel til inderzone i nær tilknytning til eksisterende bebyggelse. De vurderede dog, at vejanlægget ville bidrage med en værdistigning, der var større end den værdistigning, som blev tilført naboejendommene, hvorfor der skulle fradrages. Dommerne fandt det imidlertid ikke godtgjort, at værdistigningen alene for ekspropriatens ejendom var af en sådan grad, at der ikke var krav på erstatning. Dommerne begrundede det ved, at vejbestyrelseslovens § 26, stk. 2, ikke *"findes at hjemle afkortning i erstatningen i et videre omfang"*. Dommerne ville efter en skønsmæssig vurdering tilkende 40.000 kr. i erstatning.

Flertallet, ved de fire dommere, var dermed enige i, at der alene skulle afkortes i erstatningen for værdiforøgelsen opstået ved vejanlægget, om end erstatningen var begrundet i forskellige betragtninger. De fire dommere var ligeledes enige om, at restejendommen ville opnå en værdistigning som følge af ejendommens overførsel til inderzone, men denne værdiforøgelse skulle ikke fradrages, eftersom værdistigningen skyldes plangrundlaget, og ikke ekspropriationsanlægget. Således blev ejerne ved Højesterets dom tilkendt 40.000 kr. i erstatning.

Dommeren, Jørgen Trolle, en af flertalsdommere, kommenterede senere dommen. Trolle anførte i den anledning, at dommens resultat formentlig skyldtes, at der var betænkeligheder ved at fortolke bestemmelsen i vejloven til også at hjemle fradrag for den generelle værdiforøgelse:

"De to andre af flertallets dommere finder det derimod betænkeligt at forstå bestemmelsen som hjemlede fradrag for generelle forøgelse. For disse dommere måtte spørgsmålet derfor blive om specialfordelen oversteg erstatningskravet, og dette har de ikke anset >> godtgjort<<, hvilket vil sige, at de i hvert fald i noget omfang har lagt bevisbyrden på exproprianten."

(Trolle, 1970: s. 2)

Af ovenstående citat fremgår det, at de to førstnævnte flertalsdommere var betænkelige ved at fortolke bestemmelsen i vejbestyrelsesloven til også at hjemle generelle fordele. Ifølge Trolle var spørgsmålet derfor, om de specielle fordele var større end værdien af arealet, som skulle afstås. Da dommerne ikke fandt, at det var tilstrækkelig bevist, at der var større specielle fordele end tabet ved det afståede, var Trolle og Pedersen af den holdning, at det var op til eksproprianten at løfte bevisbyrden for, at der var generelle fordele.

Trolle bemærkede, at det kan være nærliggende at forholde sig til, hvem der skal løfte bevisbyrden ved vurderingen af, om der opstår fordele ved et ekspropriationsanlæg. Ifølge Trolle er der ikke et entydigt svar til, hvorvidt det påhviler eksproprianten eller ekspropriaten at løfte bevisbyrden. Han fortsatte:

"Herved kunne det drøftes, om det ved vurderingen af dette bevisbyrdespørgsmål spillede en rolle, at kommissionen havde fastsat erstatningen til 0 kr."

(Trolle, 1970: s. 2)

Flertalsdommerne forholdte sig dog ved bedømmelsen af om den specielle- ville overstige den generelle fordel, hvilket ikke blev fundet godtgjort. Ved denne formulering lagde dommerne bevisbyrden over på eksproprianten. (U 1970.135/2 H: s. 6 & Trolle, 1970: s. 2).

Højesterets dom i Blangstedgård-sagen er afsagt få år efter den førnævnte betænkning af ekspropriationskommissionen i 1963, og dommen er dermed medvirkende til at fastslå, at der kan foretages fradrag for generelle fordele, som også tilfalder andre ejendomme. Det kan ligeledes uddrages af dommen, at der alene kan fradrages for fordele, hvis fordelene opstår som følge af ekspropriationsanlægget. Dette er eksempelvis tydeligt ved, at dommerne fandt, at ejendommen også stiger i værdi ved ændring af zonestatus, men at det på trods af dette alene er fordelene ved vejanlægget, der kan fradrages. *Afsnit 5.4.4* vil beskæftige sig mere indgående med årsagsforbindelsen.

Man bør bemærke, at den stærke dissens ved tre mod fire dommere må antages at have en nedsættende betydning for præjudikatværdien. Uenigheden blandt dommerne i opfattelsen af sagen er også synlig ved grupperingen af flertallets dommere i to grupper, som er den bagvedliggende præmis for retsreglerne, der kan udledes af dommen. Det bør dog observeres, hvad der er genstand for de dissenterede dommers forskellige holdning.

Uenigheden blandt dommerne er ikke relateret til, hvorvidt der bør foretages fradrag i erstatningen, da alle dommere kan tilslutte sig, at restejendommens værdiforøgelse langt vil overstige værdien af arealet, der afstås. Dommerne er samtidig enige i, at restejendommen opnår en værdistigning ved både vejanlægget og overførslen til inderzone.

Det stridende punkt omhandler således, hvad der bør kunne føre til fradrag i erstatningen, og dermed ikke, hvad der bidrager til restejendommens værdistigning. Mindretallet opfattede situationen som 'et hele', hvor vejanlægget altså bare var et led i den samlede byggemodning af ejendommenes arealer. Flertallet havde derimod opfattelsen, at der alene kunne foretages fradrag for den opnåede værdistigning fra vejanlægget, da der ved denne er sammenhæng til ekspropriationsanlægget.

Der kan udledes følgende regler fra dommen:

Omstændigheder af retten lagt til grund for ekspropriationserstatningen	
✓	Specielle fordele vejanlægget medfører til ejendommen
✓	Generelle fordele vejanlægget medfører alle ejendomme i området
✓	Der kan kun fradrages i det omfang et anlæg er nødvendig for restejendommen
✗	Ændring af zonestatus til inderzone
✗	Ejendommens beliggenhed

5.4.2 Lovhjemmel ved afkortning for generelle fordele

Ved Blangstedgård-dommen blev det slået fast, at der kan fradrages for generelle fordele i ekspropriationserstatningen. Det er tidligere i denne afhandling omtalt, at der skelnes mellem det

ulovbestemte og det lovbestemte område, hvoraf der i retslitteraturen stilles skærpede krav til hjemmelsgrundlaget for, at der kan foretages fradrag for generelle fordele. Det følgende afsnit beskæftiger sig med betydningen af hjemmelsgrundlaget for at kunne fradrage for generelle fordele.

Østre Landsret d. 16. marts 2005 - Forum

Forum-dommen omhandler ekspropriation til anlæggelse af Forum station til metrolinjen Frederiksbergbanen. Ved ekspropriationen skulle der blandt afstås et permanent areal på 1.943 m². Ekspropriationskommissionen fastsatte en arealerstatning på 5,8 mio. kr. men afkortede samtidig med 4 mio. kr. for fordele ved ekspropriationsanlægget.

De centrale spørgsmål ved sagens prøvelse for taksationskommissionen angik dels, hvorvidt restejendommen ville opleve en værdistigning ved ekspropriationsanlægget, dels, hvorvidt der var tilstrækkelig hjemmel til at afkorte for generelle fordele. Spørgsmålet om, hvorvidt der ville opstå fordele ved ekspropriationsanlægget, behandles i det følgende *afsnit 7.1 Frederiksbergbanen, Københavns Metro*.

Taksationskommissionen lagde til grund, at der i ørestadsloven¹⁴ ikke forefandtes en bestemmelse, der kunne hjemle fradrag for fordele. Taksationskommissionen betragtede manglen på hjemmelsgrundlag til afkortning af fordele i ørestadsloven til at være et spørgsmål om, hvorvidt princippet i vejloven eller planloven kunne overføres til en lov, der ikke indeholder en sådan udtrykkelig lovhjemmel. Det var hertil kommissionens opfattelse, at principperne ikke uden videre kunne overføres, da der er en udtrykkelig forskel lovgivningerne imellem. Den væsentligste forskel mellem lovene bestod ifølge kommissionen i, at ekspropriationsanlæg efter henholdsvis vejloven og planloven kunne tilføre betydelige værdistigninger til restejendommen, eksempelvis i form af udstykningsmuligheder, såvel som kvarters- og bygningsforbedringer. Principperne i disse love var derfor ikke direkte overførbare til love uden den udtrykkelige lovhjemmel, hvorfor grundlovens bestemmelse om fuldstændig erstatning i stedet burde lægges til grund. Kommissionen anførte, at grundlovens § 73 ikke udelukker afkortning i erstatningen, hvis restejendommen forøges i værdi ved ekspropriationsanlægget, da ekspropriaten heraf stadig må antages at være fuldstændig kompenseret.

Kommissionen slog fast, at anlægsmyndigheden ikke havde løftet bevisbyrden for, at ekspropriationsanlægget ville medføre værdistigninger i en sådan grad, at denne skulle føre til afkortning i erstatningen. Kommissionen fandt derfor, både fordi bevisbyrden for fordele ikke var løftet, og fordi der ikke var tilstrækkelig hjemmel, at der skulle ses bort for fradrag i erstatningen. (KFE 2000.236: s. 13).

Østre Landsret lagde sig på linje med taksationskommissionens kendelse ved anliggendet om fradrag for fordele. Retten lagde flere af de årsager, som taksationskommissionen havde anført, til grund for sin kendelse. Supplerende anførte Østre Landsret, at Forum i årene efter metroens ibrugtagelse ikke oplevede et større besøgstal, måske fordi Forum var centralt placeret i forhold til eksisterende offentlig transport ved buslinjer, samt at Forum ikke havde oplevet en værdistigning større end, hvad der blev betragtet at gælde for naboejendomme. Østre Landsret stadfæstede herved taksationskommissionens afgørelse om, at der ikke kunne fradrages for fordele i ekspropriationserstatningen. (Mogenssen, 2006: s. 1)

¹⁴ Lov om Ørestaden m.v., LOV nr 477 af 24/06/1992 Historisk

Ved Forum-dommen fastslog Østre Landsret ved stadfæstelsen af taksationskommissionens kendelse, at det kræver et fornødent hjemmelsgrundlag at fradrage for generelle fordele. Det forhold, at anlægsmyndigheden ikke kunne løfte bevisbyrden for, at restejendommen ikke blev vurderet til at stige i værdi ved ekspropriationsanlægget, må også antages at have betydning for dommens udfald. Det kan derfor ikke udledes, at sagen om fradrag for fordele alene faldt på det manglende hjemmelsgrundlag.

5.4.3 I rimelig tid

Det er et af kriterierne, at fordelene som følge af ekspropriationsanlægget skal indtræde inden for, hvad der betegnes som 'rimelig tid', for at der kan afkortes i erstatningsudmålingen (Jensen, 1986: s. 209 samt Mølbeck og Flensborg, 2007: s. 195). Det naturlige spørgsmål vil da være, hvor langt grænsen for åremålet strækker sig – med andre ord: Hvor lang tid er rimelig tid? Da fordelene som følge af et ekspropriationsanlæg tidligst kan indtræde efter dets etablering, vil det bero på et skøn, hvornår en restejendom er steget i værdi.

Retspraksis på området går tilbage til 1959, hvor hvilken højesteretsdommer Jørgen Trolle omtaler følgende:

"I den ene, der er af 10. juli 1959 statuerede man vel, at den for ejendommen ved vejanlægget opnåede værdiforøgelse væsentlig ville overstige det skønnede erstatningsbeløb, hvorfor erstatningen i medfør af vejbestyrelseslovens § 26, stk. 2, bortfaldt; men da overtaxationskommisionen var af den opfattelse, at der ville være en vis usikkerhed med hensyn til tidspunktet for, hvornår ejeren ville kunne udnytte den ovennævnte værdistigning, og det som følge heraf ikke kunne afvises, at der for ejendommen indtil da ville være visse ulemper, fandt overtaxationskommissionen det stemmende med billighed, at der ydedes ejeren en kontant erstatningsbeløb, som man skønsmæssigt ansatte til 10.000 kr."

(Trolle, 1970: s. 2)

Det er interessant, at man allerede ved ekspropriation i 1959 lod betragtninger om fordele indgå i erstatningsudmålingen, således forud for førortalte ekspropriationskommission i 1963, og samtidig havde betragtninger om tidsaspektet. Taksationskommissionen fandt, at restejendommen ville have en værdistigning langt større end værdien af det afståede areal, hvorfor man valgte at foretage et så betydeligt fradrag, at erstatningen helt bortfaldt. Overtaksationskommissionen valgte dog at tilkende ejeren 10.000 kr. i erstatning, eftersom der var usikkerheder forbundet med, hvornår ejeren kunne udnytte fordelene. Det står uvist, hvilken betydning det havde, at der var ulemper som følge af ekspropriationen.

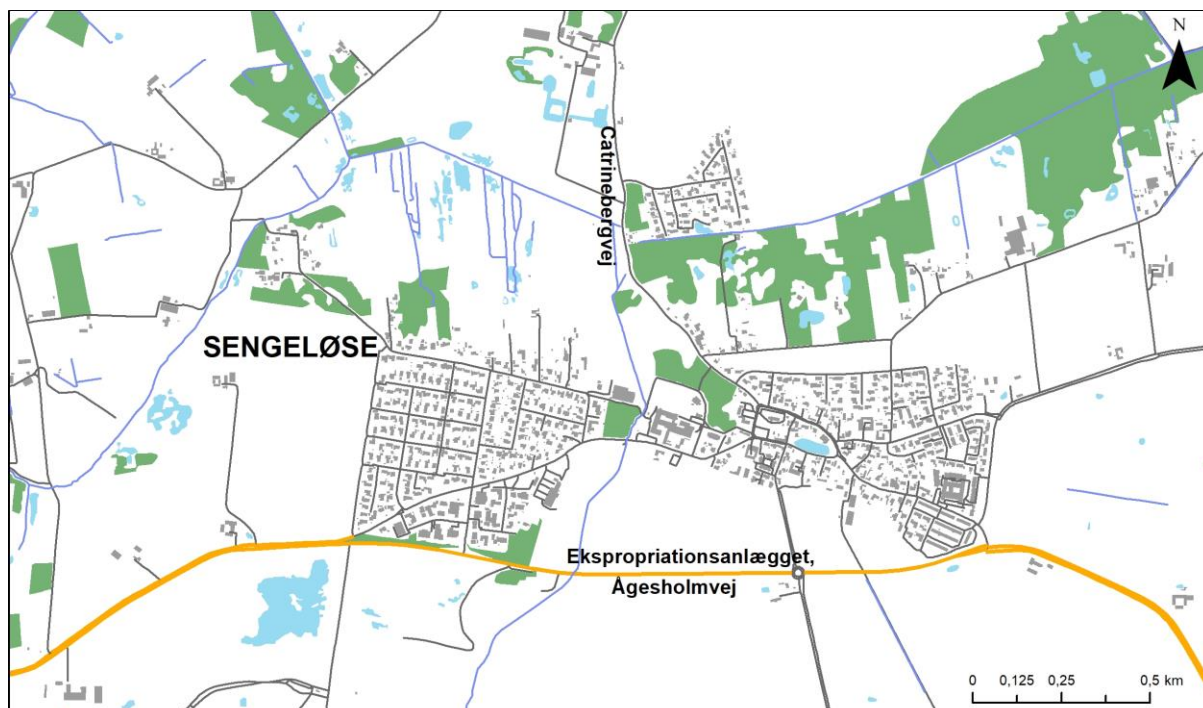
Den følgende Sengeløse-dom omhandler rimelig tid, hvor taksationskommissionen udtaler en håndgribelig tidsangivelse.

ØLD 1979-02-09 – Sengeløse

Sengeløse-dommen omhandler ekspropriation af arealer i landzonen til anlæg af en omfartsvej syd om Sengeløse ved Høje Taastrup, hvor fire lodsejere, hvis ejendomme ville blive adskilt i to jordstykker af omfartsvejen, ankede sagen.

Der skulle foretages ekspropriationer af en række lodsejeres arealer til realisering af en dispositionsplan godkendt af kommunalbestyrelsen, som imidlertid afventede boligministeriets godkendelse. Dispositionsplanen skulle afklare anliggender forud for vedtagelsen af en byplanvedtægt, som skulle muliggøre arealernes overførsel til byzone, så der kunne foretages udstykninger og anlæggelse af omfartsvejen. Dispositionsplanen fastsatte, at arealerne nærmest

byen skulle udlægges til parcelhusbyggeri eller grønne områder, mens de resterende arealer fortsat skulle være beliggende i landzonen.



Figur 3 - Ekspropriationsanlægget ved omfartsvejen syd om Sengeløse.
(Egen produktion med geodata fra GST, 2018)

Forinden de fire lodsejerne indankede sagen for landsretten, havde henholdsvis taksations- og overtaksationskommissionen ikke tildelt ejerne erstatning. Kommissionerne fandt, at der skulle afkortes i erstatningerne, jf. vejlovens § 51, stk. 2, da det blev vurderet, at zoneændringen ville medføre værdistigninger for ejendommene, hvilket man bør bemærke er modstridende med Højesterets kendelse i Blangstedgård-dommen.¹⁵

Det er interessant at forholde sig til, hvad der regnes for rimelig tid. Hertil begrundede overtaksationskommissionen sin afgørelse ved, at dispositionsplanen ville blive godkendt inden for nærmeste fremtid.

“Kommissionen grunder sin afgørelse på, at dispositionsplanen vil blive godkendt i den nærmeste fremtid, og på, at den byplan, hvorved arealet inden for omfartsvejen overføres til byzone, gennem føres inden for en rimelig tid (5-7 år).”

Overtaksationskommissionen for Bornholms og Københavns amtråds-kredse
samt Frederiksberg Kommune i kendelse af 2. september 1974.

Rimelig tid blev af kommissionen regnet for 5-7 år ved tidspunktet for kommunalbestyrelsens godkendelse af byplanvedtægten. Dette tidspunkt er ydermere interessant, da det er tidspunktet for beslutningen og ikke tidspunktet for, hvornår fordelene vil indtræde for restejendommen.

Til grund for sagsøgernes påstand om erstatning for afståelse af arealer og ulemper forelå, at der ikke kunne foretages afkortning i erstatningen med hjemmel i vejlovens § 51, stk. 2, da fordelene ikke kunne udnyttes inden for rimelig tid. Ved tidspunktet for retssagen i Landsretten i februar

¹⁵ Se nedenstående afsnit om årsagssammenhæng for uddybning.

1979 forelå der endnu ikke en godkendt dispositionsplan, hvorfor arealerne stadig befandt sig i landzone på trods af, at beslutningen om planen og ekspropriationen var truffet seks år forinden, i december 1972.

Østre Landsret lagde sig på linje med Blangstedgård-dommen i relation til årsagssammenhæng og udtalte, at der alene kunne ske afkortning i medfør af vejlovens § 51, stk. 2 for værdiforøgelser, der skyldtes vejanlægget. Således udtalte landsretten:

“[...]hvorimod en værdistigning på grund af arealernes beliggenhed ved Sengeløse by og den forventede overførsel til byzone af en del af arealerne ikke kan bringes i modregning.”

(ØLD 1979-02-09: s. 16)

Landsretten udtalte, at det må være en betingelse for at kunne afkorte for fordele, at disse kunne påregnes inden for rimelig tid. Hvorvidt fordelene ville indtræde inden for rimelig tid for restejendommen, blev af retten afgjort ud fra vidneforklaringer.

Retten fandt det på baggrund af disse vidneudsagn tilstrækkeligt sandsynliggjort, at der kunne foreligge en vedtaget lokalplan ved udgangen af 1979. Ved lokalplanens vedtagelse ville det være påregneligt, at tre ud af fire lodsejeres arealer ville være overført til byzone. For disse lodsejere fandt landsretten, at der skulle fradrages i erstatningen for den værdiforøgelse, omfartsvejen ville påføre ejendommene, jf. vejlovens § 51, stk. 2. For én af lodsejer forholdt det sig derimod usikkert, om ejendommens arealer ville blive overført til byzone, og hvis det skete, hvornår overførslen så kunne foretages. For denne lodsejer fandt landsretten, at der ikke kunne foretages fradrag i erstatningen med føromtalte hjemmel i vejloven.

Af sagen kan det udledes, at rimelig tid må være inden for 5-7 år, jf. overtaksationskommissionens udtalelser. Østre Landsret afgjorde ved ovenstående udsagn spørgsmålet om, hvad der regnes for rimelig tid. Således blev seks år fra taksationskommissionens afgørelse til ejendommens overførsel til byzone regnet for rimelig tid. Ejendommen, hvis overførsel til byzone var behæftet med usikkerhed, og ejeren fik dermed ikke tilkendt den fulde erstatning, kan lægges til grund for at skønne, hvad der er rimelig tid.

Af Sengeløse-dommen, der er afsagt ni år efter Blangstedgård-dommen, fremgår det, at anliggendet omkring årsagssammenhæng stadig kan rejse flere spørgsmål, da ekspropriationskommissionen lægger overførslen til byzone til grund for ejendommens værdiforøgelse. Betydningen af årsagssammenhæng mellem fordelen og ekspropriationsanlægget behandles i følgende afsnit.

5.4.4 Årsagssammenhæng

Ved vurderingen af, hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele, er det en præmis, at der er årsagssammenhæng, også benævnt kausalitet, mellem værdiforøgelsen og ekspropriationsanlægget. Det følgende afsnit vil redegøre for retspraksis på området for på den måde at klarlægge, hvad domstolene har afgjort, og hvad der fortsat kan stilles spørgsmål til.

Blangstedgård-dommen

Årsagssammenhæng havde udslagsgivende betydning ved Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H) ved bedømmelsen af, hvad der kan føre til fradrag i erstatningen.

I sagen blev synspunkt om, at overførslen af ejendommen til inderzone skulle begrunde afkortning i erstatningen, fremført af mindretallets tre dommere. De tre dommere anså

byggemodningen som en helhed, hvor vejen blot var et led, og de fandt, at ejendommens værdiforøgelse også blev påvirket af overførslen til inderzone.

Dette kunne de øvrige fire dommere dog ikke tilslutte sig. De var i stedet af den opfattelse, at det alene var fordelene ved vejanlægget, der kunne fradrages i erstatningen, da der herved var årsagssammenhæng til ekspropriationsanlægget. At dette skyldes, at der til vejanlægget var den fornødne kausalitet, bekræftes ved, at de fire dommere samtidig mente, at ejendommens overførsel til inderzone også ville bidrage med værdiforøgelse, men at dette ikke kunne føre til fradrag i erstatningen.

Sengeløse-dommen

Årsagssammenhæng havde betydning for udfaldet af Sengeløse-dommen. Østre Landsret dømmer på linje med Blangstedgård-dommen ved udtalelsen om, at det alene er årsagssammenhæng mellem værdistigningen og ekspropriationsanlægget ved omfartsvejen, der kan begrunde fradrag i erstatningen efter vejlovens § 51, stk. 2. Alligevel tillægges overførslen til byzone udslagsgivende betydning, da det afgør, hvorvidt fordelene betragtes som værende i rimelig tid.

Landsretten finder at der kun kan fradrages for fordele ved tre ud af fire ejendomme, eftersom det er usikkert, hvorvidt den fjerde lodsejers ejendom ville blive overført til byzone og i bekræftende fald, hvornår denne overførsel ville finde sted.

Man kan undre sig over, hvordan Landsretten når frem til dette resultat. Landsretten fremhæver i sin kendelse, at den er på linje med Blangstedgård-dommen, ved at der kun kan ske afkortning som følge af fordele forårsaget af omfartsvejen, og at der skal ses bort fra værdistigninger pga. arealernes nære beliggenhed til Sengeløse by eller pga. forventede overførsel til byzone.

Der må for alle de berørte ejendomme være tale om de samme generelle fordele, og ejendommene skal afstå omtrentlig lige meget areal, hvorfor årsagen må ligge i forskelligheden mellem de berørte ejendomme: Plangrundlaget og de dertilhørende muligheder for ændring af zonestatus, og om dette kan ske indenfor rimelig tid.

Iøjnefaldende ved dommen er, at taksationskommissionen og overtaksationskommissionen i sine kendelser, mod praksis, finder, at der i erstatningsfastsættelsen skal tages højde for værdiforøgelsen, som zoneændringen medfører. Svaret på projektgruppens undren må findes heri.

Overtaksationskommissionen udtaler følgende om zoneændringen:

“Da det anlæg (omfartsvejen), hvortil ekspropriationen er sket, er en forudsætning for den dispositionsplan, der betinger, at en del af ejendommen kan overføres til byzone, er overtaksationskommissionen med taksationskommissionen enig i, at betingelserne er til stede for at anvende vejlovens § 51, stk. 2, og at der derfor ved erstatningsfastsættelsen vil være at tage hensyn til den værdiforøgelse, zoneændringen medfører for ejendommen.”

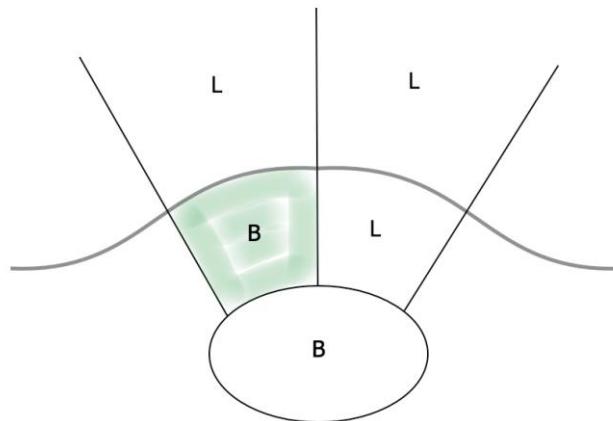
Overtaksationskommissionen for Bornholms og Københavns amtråds kredse samt Frederiksberg Kommune. Kendelse af 2. september 1974 i sag nr. 4/1974. Gengivet i Jensen, 1975a: s. 91

Både taksationskommissionen og overtaksationskommissionen er således enige i, at det er omfartsvejen, som en trafikal forudsætning for dispositionsplanen, der medfører, at arealerne kan inddrages til byzone. Det må heraf udledes, at arealerne ikke indenfor en nærmere årrække ville have været inddraget til byzone, såfremt anlægsprojektet ikke var realiseret.

Retspraksis ved Blangstedgård-dommen fastslog, at en ændring i zonestatus jf. plangrundlaget ikke kan føre til fradrag i erstatning. Ved Sengeløse-sagen er det imidlertid nødvendigt at inddrage en vurdering af plangrundlaget for at afgøre, hvorvidt ekspropriaterne kan udnytte fordelene ved omfartsvejen.

Det må udledes på baggrund af de forskellige domsfældelser mellem ejendommene i Sengeløse-dommen, at forholdet om, hvorvidt zoneændringen vil indtræde inden for rimelig tid, er udslagsgivende for at fradrag for fordele kan finde anvendelse.

Årsagen til fordelene vil forsøges forklaret ud fra nedenstående skitse:



Figur 4 - Skitse over en situation hvor en omfartsvej deler to eksisterende landbrugsejendomme op. Arealet nærmest byen for landbrugsejendommen til venstre inddrages til byzone (markeret med grøn), mens arealet nærmest byen for landbrugsejendommen til højre forbliver i landzonen. (Egen produktion)

Omfartsvejens linjeføring gennemskærer to landbrugsejendomme beliggende op mod byzone, og begge ejendomme skal afgive lige meget areal til realiseringen af anlægget. I forbindelse med anlæggelsen af omfartsvejen inddrages det inderste areal for landbrugsejendommen til venstre, jf. plangrundlaget til byzone, inden for en nærmere årrække, mens det inderste areal for landbrugsejendommen til højre forbliver uændret i landzonen. Ejendommen til venstre opnår som følge af ekspropriationen fordele ved at kunne gøre brug af omfartsvejen på arealet markeret i figuren, mens ejendommen til højre derimod udelukkende opnår ulemper som følge af dårligere arronderingsforhold på sin landbrugsejendom. Ejendommen til venstre bør, jf. landsretsdommen, i sin ekspropriationserstatning fradrages de fordele som er opnåede som følge af anlæggets realisering, mens ejendommen til højre, der ikke opnår nogle fordele ved anlægget, bør modtage en 'fuld' ekspropriationserstatning, eftersom der ikke er nogle fordele, der kan modregnes. Begge ejendomme opnår derved 'fuldstændig erstatning'.

Sengeløse-dommen er et eksempel på, at det er komplekst at vurdere, hvorvidt der er årsagssammenhæng mellem en mulig værdiforøgelse og ekspropriationsanlægget. I denne sag var det nødvendigt at vurdere den mulige fremtidige zoneændring i plangrundlaget for de berørte ejendomme, for at afgøre om ejendommene er i stand til at udnytte fordelene ved omfartsvejen, og i bekræftende fald om fordelene vil indtræde inden for rimelig tid. Der fradrages således udelukkende for værdiforøgelsen der stammer fra ekspropriationsanlægget, og ikke fra overførslen til inderzone.

Grænsen for den fornødne årsagssammenhæng mellem værdiforøgelsen og ekspropriationsanlægget er relevant at belyse ved sagerne Skive-dommen (U 1971.457 H) og Tulip-dommen (U 1990.731 H). Sagerne omhandler begge, hvad der kan føre til en justering af erstatningsfastsættelsen for fordele ved ekspropriationsanlæggene. De to højesteretsdomme medvirker til at fastlægge gældende ret, men berører ikke direkte forhold der har indflydelse på fordele ved stationsnærhed. En gennemgang af disse findes i bilag 14.6.

5.4.5 Uafhængig af om ejeren vil udnytte fordele

Ved bearbejdningen af retspraksis, der omhandler fradrag for fordele, er det ved flere tilfælde identificeret, at ekspropriaten fremfører synspunktet om, at vedkommende ikke ønsker at realisere fordelene ved ekspropriationsanlægget, da fordelene ikke er forenelige med den nuværende anvendelse af ejendommen. Orla Friis Jensen forholder sig til anliggendet ved følgende kommentar:

“Det er klart, at det må være uden betydning, at ejeren ikke ønsker at udnytte en udstykningsmulighed, men realiseringen af fordelene kan medføre sådanne driftsmæssige ulemper, at der ikke bør afkortes, smh TK.1.80.”

(Miljørettens grundbog, 1986: s. 209)

Friis Jensen relaterer ved citatet anvendelsesproblematikken til en udstykningsmulighed fremkommet ved ekspropriation, hvor han anfører, at det vil være uden betydning, hvis ikke ejeren ønsker at gøre brug af muligheden. Han tilskriver dog undtagelsen ved driftsmæssige ulemper, der antages at vedrøre erhvervsvirksomheder, som ikke kan udnytte fordelene, da der kan være betydelige tab forbundet med realiseringen af fordelene.

Ejerens tilkendegivelse, om de ikke ønskede at udnytte fordele der fulgte af ekspropriationsanlægget, blev også fremført i Blangstedgård-dommen.

“Ejerne har anført, at ejendommen ingen interesse har i den projekterede vejforlægning, der øjensynligt er planlagt udelukkende med det formål at skaffe vejadgang til de syd for ejendommen beliggende, Odense Kommune tilhørende jordarealer, idet den i nærværende sag omhandlede ejendom allerede ad den nuværende Blangstedgårdsvej har vejforbindelse til hovedlandevej A 1.

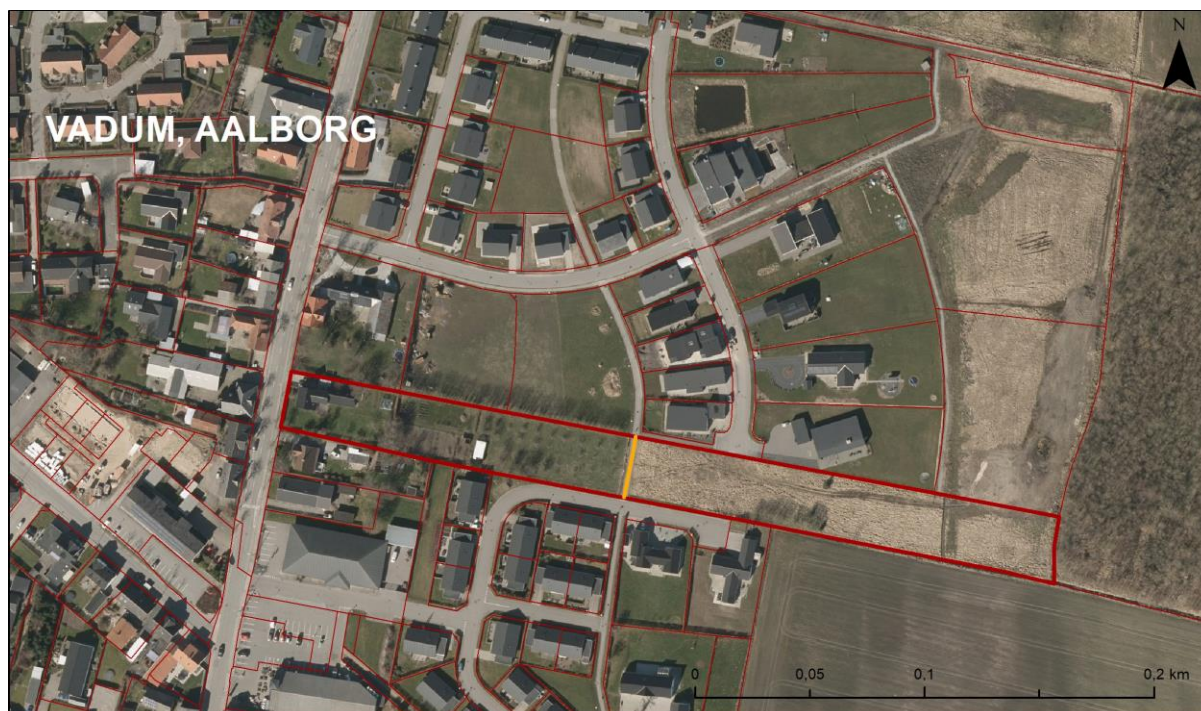
(U 1970.135/2 H: s. 1)

Som anført i ovenstående uddrag fremførte ejerne, at de ikke havde interesse i bedre vejadgang til ejendommen, og vejen blev da også anlagt i forbindelse med virkeliggørelsen af en byudviklingsplan (lokalplan) til udvikling af erhvervsområdet omkring Blangstedgård. Højesteret forholdt sig dog ikke til ejerens påstand om at vejforlægningen ikke burde føre til fradrag i erstatningen, eftersom de ikke havde interesse i denne. Ejerens personlige interesse om det pågældende anlæg havde således ikke indflydelse ved afgørelsen, af hvorvidt der kunne fradrages for fordele i erstatningen.

MAD 2011.1037 - Frugthavesagen

Af nyere praksis om emnet traf Overtaksationskommissionen for Nordjylland og Viborg afgørelse i marts 2011 i en sag om ekspropriation af servitutrettigheder til et stiforløb i Vadum, Aalborg Kommune. Der blev eksproprieret til anlæggelse af en sti på 136 m², samt til pålæg af servitutrettigheder i forbindelse med realisering af en lokalplan. Stien der var udlagt til at gennemskære ekspropriatens ejendom, var nødvendig for at forbinde et nybygget beboelsesområde med byens skole og indkøbsmuligheder.

Ejendommen var beliggende i landzone og bestod af et aflangt smalt jordstykke med en stor baghave i forhold til den øvrige bebyggelse, der var placeret op mod vejen.



Figur 5 - Det eksproprierede areal til stianlægget fremgår af ovenstående kort. Forholdene for frugthaven i Vadum vises ved ortofoto fra 2015. (Egen produktion med geodata fra GST, 2018 & GST, 2015)

Som det fremgår af ovenstående figur, blev ejendommen gennemskåret af stien i to dele. Ejeren, der anvendte sin ejendom til frugthave, mente ikke at være i stand til at kunne anvende den afskårne del af ejendommen efter stiens etablering. Ejerne havde ligeledes været nødsaget til at indhegne jordloddet mod stianlægget, da offentligheden benyttede haven som et offentligt rum, til blandt andet hundeluftning, og ejerne havde også oplevet et svind i frugterne. Ejeren ønskede den afskårne del af ejendommen medeksproprieret efter den dagældende vejlovens § 51, stk. 2¹⁶, subsidiært en erstatning på 200.000 for ulemper ved gennemskæringen af ejendommen.

Aalborg Kommune var af den opfattelse, at ekspropriationsanlægget medførte større fordele for restejendommen, end det tab, ejeren ville lide ved indgrebet, og ville derfor afkorte ulempeerstatningen, jf. privatvejlovens § 40, stk. 4, med de opnåede fordele. Kommunen henviste til privatvejslovens § 23, stk. 1, der beskriver at udlæg af privat fællesvej foretages af ejerne af de ejendomme, over hvilken vejen føres. Grundejeren skal selv bekoste anlæggelse af vejen, hvis vedkommende udstykker med henblik på bebyggelse eller opfører bebyggelse på en tidligere udstykket grund. Det var Aalborg Kommunes synspunkt, at der ikke vil blive ydet erstatning for ulemper ved at realisere udstykningen, når grundejeren selv etablerer vejadgang i forbindelse med byggemodning. Derfor skulle der ikke ydes erstatning i forbindelse med ekspropriationen til stien, da ekspropriationsindgrebet ikke ville stille ejeren anderledes, end hvis vedkommende selv havde ønsket om at udnytte udstykningsmuligheden.

¹⁶ Den nuværende bestemmelse findes i Vejlovens § 104, stk. 1: "Ejeren af en ejendom kan kræve, at hele ejendommen bliver eksproprieret, hvis ekspropriationen medfører, at restejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at det ikke skønnes hensigtsmæssigt, at den bevares som en selvstændig ejendom, eller det skønnes, at den ikke kan udnyttes på en rimelig måde. Ejeren kan tilsvarende kræve en del af ejendommen eksproprieret, hvis denne afskæres ved en vejlinje."

Taksationskommissionen fandt, at der ikke var tilstrækkeligt grundlag for at medekspropriere det afskårne areal, da kommissionen var af den opfattelse, at ejendommen også efter anlæggelse af stien kunne udnyttes på en rimelig måde, herunder til udstykning til tæt-lav bebyggelse jf. Lokalplanen for området. Kommissionen opfattede ekspropriationen til servitutpålægget til sikring af stien som en væsentlig indskrænkning i ejerens ret til at råde over arealet, men fandt at der ville opnås så betydelige fordele ved stien, at disse opvejede tabet ved ulemperne. Taksationskommissionen tilkendte derfor ikke ejeren erstatning.

Sagen blev anket til overtaksationskommissionen, hvor parterne gjorde samme påstande gældende, men supplerede med henvisning til Forum-dommen (U 2006B.133).

Overtaksationskommissionen afsagde kendelse med dissens ved tre mod to medlemmer. Flertallet fandt at ekspropriaten ikke havde krav på at få medeksproprieret den afskårne del af ejendommen, da denne ikke havde karakter af traditionel have, men snarere marklignende græsbevokset tilstand, og derfor stadig kunne udnyttes som hidtil. To af flertallets medlemmer lagde vægt på, at det afskårne areal kunne udstykkes til boligbebyggelse. Mindretallet ved to medlemmer fandt, at den afskårne del af ejendommen ikke kunne udnyttes på rimelig måde, hvorfor arealet burde medeksproprieres.

Kommissionen fandt at ejendommen opnåede ulemper ved stianlægget samt tab i værdi ved servitutpålægget, der skønsmæssigt blev sat til en værdi på 90.440 kr. Kommissionen fastslog at stianlægget var en nødvendighed for at ny bebyggelse kunne tages i brug, jf. den gældende lokalplan 5-1-102 Aalborg Kommune. Kommissionen tilkendte ikke erstatning, eftersom det blev vurderet, at ejendommen ved ekspropriationsanlægget blev forøget i værdi, da det herved blev muligt at udstykke den, og derved ville fordelene overstige tabet ved stianlægget.

Kendelsen er interessant, eftersom overtaksationskommissionen bemærkede, at den påberåbte Østre Landsrets dom vedr. Forum ikke blev fundet som relevant retspraksis for nærværende sag, da denne ikke omhandlede sager, der med hjemmel i vejloven. I stedet henviste kommissionen til Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H).

Ekspropriaten var særdeles klar i sin ytring om fordelene ved ekspropriationsanlægget, ved ikke at have interesse i udstykningsmuligheden, derfor ønskede ejeren det afskårne areal medeksproprieret.

Det er bemærkelsesværdigt, at der ved vurderingen af, hvorvidt ekspropriationsanlægget tilførte restejendommen fordele, ikke blev taget hensyn til, at ekspropriaten er lægmand, og derved ikke ville være i stand til at kunne realisere de af ekspropriationsanlægget opståede udstykningsmuligheder. Dette er på linje med Blangstedgård-dommen, hvor der blev foretaget afkortet i erstatningen, på trods af, at ekspropriaten i denne sag heller ikke nærede interesse for udstykningsmuligheden.

Sagen bevidner om, at det alene er fordelene, der følger af ekspropriationsanlægget, der skal fradrages i ekspropriationserstatningen.

5.4.6 Meget generelle fordele

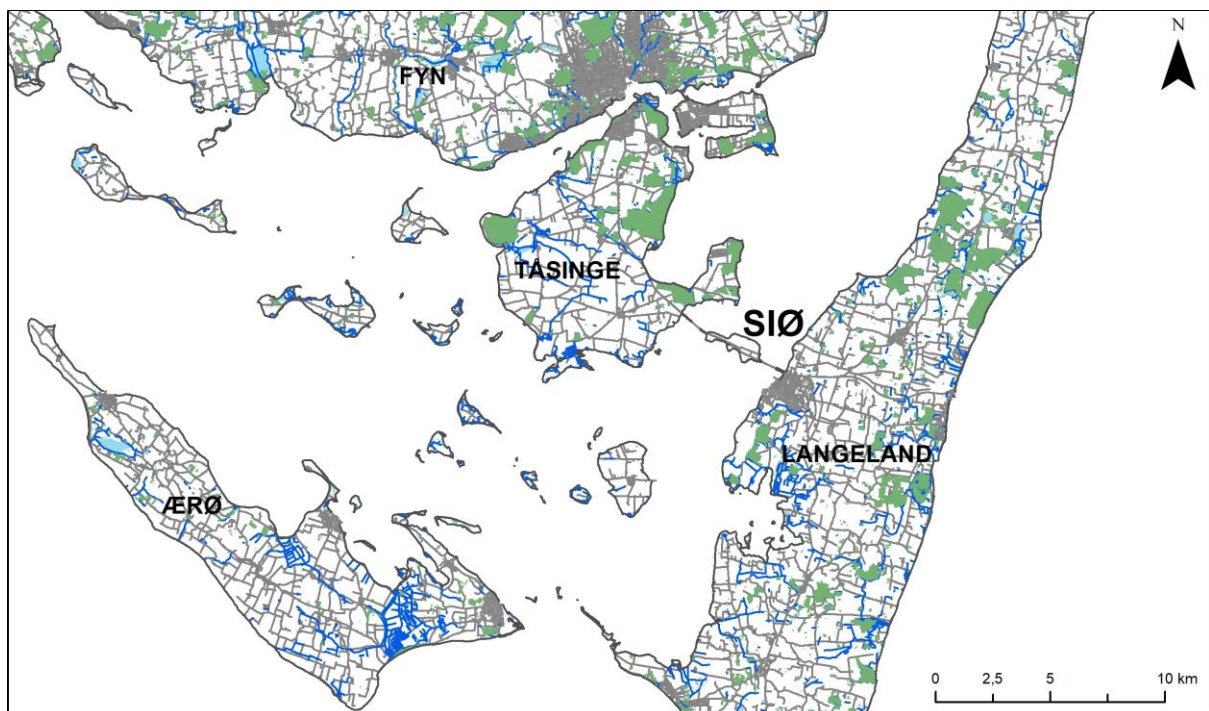
Der er i det ovenstående redegjort for, at der kan fradrages i erstatningen for generelle fordele, men spørgsmålet er, hvor langt denne regel strækker sig – med andre ord: Hvor generelle kan fordelene være? Orla Friis Jensen fremhæver, at fordele af meget almindelig karakter ikke bør medføre afkortning (Jensen, 1986: s. 207). Han fastholder denne holdning i 2006, hvor han

fremhæver at meget almindelige fordele ikke bør afkortes, når fordelene kommer en hel egn til gode (Jensen, 2006: s. 76).

Årsagen til disse overvejelser må bero på en retfærdighedsfølelse af, hvornår fordelene er af meget generel karakter, frem for blot generel karakter. Med andre ord hvornår det vurderes, at fordelene vil komme et større udefinerbart geografisk område til gode, frem for blot et mindre udefinerbart geografisk område. I det følgende afsnit vil det blive undersøgt, hvor grænsen går for, hvornår fordelene er af så generel karakter, at disse ikke skal afkortes i ekspropriationserstatningen.

Kendelse af 21. marts 1960 - Siø

Et eksempel på hvor fordelene vurderes til at have så generel karakter, at der ikke afkortes, er Siøsagen. Kendelsen blev afsagt d. 21. marts 1960 og omhandlede etableringen af vejanlæg og dæmninger. Anlægget medførte, at Siø ville blive forbundet med en fast landforbindelse i form af en vejdæmning fra Tåsinge til Siø, et forbedret vejanlæg over Siø samt en vejbro videre fra Siø til Langeland. Øen ville som følge af anlægget opnå en fast landforbindelse, hvorved fordelene for øens jorder var ubestridelige. I forbindelse med anlægget skulle lodsejeren, Siøgaard I/S, afstå arealer.



Figur 6 - Siø og det sydfynske øhav. (Egen produktion med geodata fra GST, 2018)

Sagen blev ført til overtaksation, hvor et flertal i kommissionen mente, at der efter vejbestyrelseslovens § 26, stk. 2, udelukkende var hjemmel til at frasige ulempeerstatningen, men ikke arealerstatningen, eftersom:

"[...] den i § 26, stk. 2, angivne særregel efter flertallets formening vil være at anvende i forbindelse med bestemmelserne i såvel grundlovens § 73 som den almindelige erstatningsregel i vejbestyrelseslovens § 26, stk. 1, med særligt hensyn til bestemmelserne i forordningen af 5. marts 1845."

(Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 46)¹⁷

Mindretallet i overtaksationskommissionen var uenige i dette synspunkt, da disse desuden ville lade erstatning for arealafståelsen bortfalde.

Kommissionen, der udarbejdede betænkningen om ekspropriationslovgivningen i 1963, omtalte sagen og fremhævede, at det øjensynligt ikke stemte overens med den almindelige retsopfattelse, at en lodsejer, såfremt denne skulle afstå en betydelig andel af sit jordtilliggende, ikke ville modtage en kontant erstatning herfor (Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 46).

Ved etablering af vejanlægget var det ikke udelukkende den enkelte lodsejer på Siø, men hele Siø og Langeland, der opnåede fordele som følge af etableringen af vejanlægget med tilhørende vejbro og vejdamning. Fordelene måtte siges at være så generelle, at der i dette tilfælde ikke blev fradraget i erstatningen for det afståede areal. Ydermere bidrager kendelsen med en tilkendegivelse fra overtaksationskommissionen om, at det findes stødende hvis en ejendom ikke erstattes, når denne afgiver en væsentlig del af sit jordtilliggende.

5.4.7 Andre relevante kendelser

Det er valgt at medtage følgende kendelse, eftersom der i senere praksis refereres til sagen. Sagens udfald er afgørende for erstatningsfastsættelsen for veje udlagt i lokalplaner.

Kendelsen fra Islands Brygge er interessant, eftersom overtaksationskommissionen udførligt forholder sig til det forelagte og underbygger sin kendelse med konkrete argumenter om, hvorfor der skal afkortes i ekspropriationserstatningen.

KFE 13.177 - Islands Brygge

Sagen omhandler erstatningsfastsættelse for en delekspropriation af 1.355 m² i forbindelse med en vejomlægning med henblik på at gennemførelse af en lokalplan, der skulle udgøre det planmæssige grundlag for omdannelsen af områdets anvendelse fra industri kvarter til boligområde. Lokalplanen medførte øgede byggeretsmuligheder på 535 etagemeter boligbebyggelse for restejendommen.

Taksationskommissionen for Hovedstadsområdet afsagde kendelse i december 2011 og fandt, at erstatning for arealafståelsen skulle fastsættes til 4.100.000 kr., dog uden at forholde sig til spørgsmålet om afkorting for fordele. Københavns Kommune havde som anlægsmyndighed indbragt sagen til overtaksationskommission med påstand om, at ejeren ikke skulle tilkendes erstatning. Ejeren nedlagde påstand om stadfæstelse af taksationskommissionens kendelse.

Københavns Kommune fremhævede, at eftersom vejanlægget har til henblik at virkeliggøre lokalplanen, skal arealet til vejanlægget stilles vederlagsfrit til rådighed af grundejeren. Der blev desuden henvist til overtaksations- og retspraksis ved blandt andet Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H) og Tulip-dommen (U 1990.731 H). På baggrund af disse blev der argumenteret

¹⁷ Kendelsen i Siø-sagen er ikke offentliggjort, hvorfor sagen og dennes kendelse gengives ud fra betænkningen fra 1963 der omtale sagen.

for, at der ikke udmåles erstatning for arealer til brug af vejarealer i lokalplaner; at der afkortes for fordelene der opnås af den del af vejanlægget som benyttes til 'udstykningsvej'; samt at en lokalplan som udgangspunkt øger et områdets værdi med en udstykningsvej. Ydermere blev det fremhævet, at der ikke ydes erstatning, hvis det i ekspropriationen omhandlende vejanlæg er en forudsætning for lokalplanens virkeliggørelse. Overtaksationskommissionens kendelse lyder:

"Ved den foretagne delekspropriation af matr.nr. 133, Eksercerpladsen, København, måtte ejendommen afgive et areal på 1.355 m² til vejomlægningen, der blev gennemført som led i en lokalplan, der tillige medførte, at der på restejeendommen kan opføres yderligere 534 etagem² boliger. De økonomiske fordele herved for ejerne af restejeendommen overstiger klart det tab, de er påført ved arealafståelsen. Uagtet at også andre ejendomme i området har opnået lignende fordele som følge af lokalplanen, findes restejeendommens økonomiske fordele ved at kunne opføre yderligere 534 etagem² boliger, der kan sælges med fortjeneste, at være af en så specifik og håndgribelig karakter, at de skal fradrages i den erstatning, der tilkommer ejerne af restejeendommen i anledning af arealafståelsen. Da dette erstatningsbeløb utvivlsomt vil være mindre end værdien af de nævnte fordele, har ejerne af restejeendommen ikke krav på erstatning for arealafståelsen."

Overtaksationskommissionen for Hovedstadsområdet og Bornholm i KFE 13.177 (Understregning her)

Overtaksationskommissionen sætter således ikke et beløb på fordelene men fremhæver, at de økonomiske fordele som følge af ekspropriationsanlægget klart overstiger tabet påført af arealafståelsen. Fordelene var således af 'så specifik og håndgribelig karakter', at de skal afkortes i erstatningen. Erstatningen for arealafståelsen frafalder således, eftersom fordelene, som anlægget påfører restejeendommen er af større økonomisk værdi end værdien af det afståede.

5.4.8 Diskussion af generelle og specielle fordele

Det er oplagt at forholde sig til retfærdigheden i at afkorte for generelle fordele. De tilfælde, hvor ekspropriationserstatninger afkortes for værdistigninger som også naboejendomme nyder godt af, kan betragtes som forskelsbehandling mellem den berørte lodsejer og dennes naboer. Der tilkommer naboerne en gratis værdistigning, uden at det forudsætter, at de skal afstå areal eller rettigheder. Lodsejeren betaler så og sige dobbelt, eftersom han betaler for værdiforøgelsen, som han selv bidrager med til sin ejendom, ved fradraget i ekspropriationserstatningen. Lighedshensyn taler for, at lodsejeren skal behandles på samme vilkår som sine naboer og således ikke skulle fradrages de fordele, han opnår.

Hvis retfærdighedsproblematikken modsat anskues fra anlægsmyndighedens perspektiv, kan det ligeledes synes uretfærdigt, at det offentlige skal betale for den værdiforøgelse, det selv har foranlediget (Jensen, 2004a: s. 7).

Kommissionen af 1956, der gennemgik ekspropriationslovgivningen, forholdt sig også til problematikken, i forbindelse med afgivelsen af betænkningen til lovgivningen.

"Er der tale om generelle fordele, opnår andre ejendomme, som ikke berøres af ekspropriationerne til det pågældende anlæg eller den pågældende foranstaltning, imidlertid en lignende værdiforøgelse, og der synes ikke at kunne gives en rationel begrundelse for en sådan forskelsbehandling. Ønsker man, at de ejendomme, som får nytte af et givet anlæg, skal bidrage til dette, eller at den ved et anlæg eller en foranstaltning skabte værdiforøgelse af omliggende ejendomme helt eller delvis ind- drages til fordel for samfundet som helhed, må den naturlige fremgangsmåde være at give særlige lovregler herom, gældende for alle de pågældende ejendomme."

(Ministeriet for offentlige arbejder, 1963: s. 46)

Kommissionen forholder sig kritisk ved princippet om generelle fordele og anfører, at der ikke er en rationel begrundelse for forskelsbehandlingen. Kommissionen fremfører et interessant forslag, nemlig at forskelsbehandlingen kan udlignes ved at ejendommene, der ikke afstår arealer, skal bidrage til værdiforøgelserne. Dette forslag om, at lovgivningen skal tage højde for naboerne til ekspropriaternes værdistigning, er ikke en ændring i praksis om fradrag for generelle fordele, men er derimod en indførelse af en slags *'efteropkrævning'*. Herved ville der fortsat kunne fradrages for generelle fordele i ekspropriationserstatningen, men der ville samtidig opstå en mere retfærdig situation grundejerne imellem.

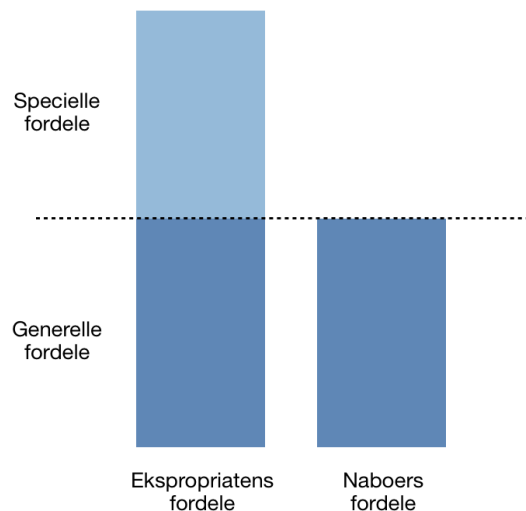
I kølvandet på Blangstedgård-dommen forholdt højesteretsdommer Jørgen Trolle sig til diskussionen. Trolle anførte lettere divergerende synspunkter fra retslitteraturen, henholdsvis ved V. Eyben og P. Andersen. Andersen var af den opfattelse, at man skal være påpasselig med at afkorte, når der ikke foreligger lovhjemmel. Hvis der imidlertid foreligger hjemmel, opfattes det ikke som grundlovsstridigt at afkorte både for generelle og specielle fordele. Eyben havde grundlæggende samme holdning som Andersen, men forholdt sig dog mindre kategorisk til anliggendet og relaterede samtidig til konteksten i diskussionen ved betragtninger om de erstatningsfastsættende myndigheders praksis: (Trolle, 1970: s. 1)

"[...] en fornemmelse af, at man derved skaber en ulighed mellem dem, deruden at være expropriater, opnår fordele uden at skulle yde vederlag herfor og dem, der som expropriater må betale vederlag herfor i form af nedsat erstatning."

(Trolle, 1970: s. 1)

På trods af, at der var bred enighed om, at der kunne foretages fradrag for både specielle og generelle fordele, når der foreligger tilstrækkelig hjemmel, var det Eybens opfattelse, at de erstatningsfastsættende myndigheder alligevel udviste forsigtighed for ikke at øge uligheden. Det er spørgsmålet, hvorvidt de erstatningsfastsættende myndigheder også i dag lader retfærdighedshensyn indgå i vurderingen af, hvorvidt der skal foretages fradrag i erstatningen.

I forbindelse med vurderingen af erstatningsfastsættelsen i Blangstedgård-dommen, anførte Trolle en anden sondring mellem generelle og specielle fordele. I tilfælde af, at ekspropriatens ejendom vil stige mere i værdi end naboernes ejendom, betragtede Trolle denne *'merstigning'* som en speciel fordel (Trolle, 1970: s. 2). Dette havde indflydelse på, hvordan man skulle forholde sig til anliggendet, eftersom der kan ske afkortning for specielle fordele uden lovhjemmel. Modsat stilles der skærpede krav til fradrag for generelle fordele, herunder blandt andet til hjemmelsgrundlaget. I afgørelsen af Blangstedgård-dommen var det således alene den andel af værdistigningen, som naboerne også blev tilført, som blev betragtet som en generel fordel.



Figur 7 - Visualisering af højesteretsdommer Jørgen Trolles sondring mellem generelle og specielle fordele.
(Egen produktion)

Højesteretsdommer Trolles sondring mellem generelle og specielle fordele er et interessant synspunkt, der antageligt kan være medvirkende til at øge retfærdighedsfølelsen for ekspropriaten. Antageligt vil Trolles sondring kunne have ført til, at der i flere tilfælde ville ske afkorting, eksempelvis alene for specielle fordele, i stedet for at tilbageholdenhed antageligt kan have ført til, at de erstatningsfastsættende myndigheder har resigneret fra at afkorte for generelle fordele af retfærdighedshensyn, jf. ovenstående synspunkt af Eyben.

I relation hertil bemærkes et synspunkt fremført af taksationskommissionen for Sjælland, der i 1999 afsagde kendelse i Forum-sagen. Kommissionen fortolkede Trolles artikel og udledte heraf, at det ikke alene er eksproprianten, der skal løfte bevisbyrden for restejendommens værdistigning, men at der ydermere kan stilles krav til, at ekspropriationsanlægget muliggør en mere intensiv udnyttelse af restejendommen jf. Forum-sagen (KFE 2000.236).

Kommissionen lagde en subjektiv formålstolkning til grund for taksationskommissionens afgørelse og hæftede sig ved, at der i lovforslaget til ørestadsloven ikke fandtes en antydning af, at den enkelte grundejer skulle bidrage til finansieringen af anlægsprojektet. Finansieringen af metroen måtte i stedet bero på at være en kommunal og national opgave. Hvis de forbedrede trafikforbindelser ville udmønte sig i højere ejendomsværdier, var det kommissionens holdning, at dette ville kunne reguleres af højere grundskyld og dækningsafgift jf. Forum-sagen (KFE 2000.236). Denne holdning kan være medvirkende til at anskue problematikken om fradrag for fordele i et andet perspektiv, da det vurderes, at stigende ejendomsskatter over tid vil kunne udligne den berigelse, ekspropriaten vil nyde ved ekspropriationsanlægget. Diskussionen må dog sluttet ved, at det ikke er på linje med gældende retspraksis, og ønskes denne udvikling, må det afhænge af en lovændring.

5.5 Opsamling

I dette kapitel er der gennemgået relevant retspraksis, der har været medvirkende til at forme princippet om fradrag for fordele, hvor det er blevet bekræftet, at de fire kriterier er afgørende for, hvornår der kan foretages fradrag i ekspropriationserstatningen. Kriterierne for at kunne fradrage for fordele er, at fordelene skal have en nærmere forbindelse med tabet, og så skal

årsagssammenhæng, adækvans og fordelene indtræde inden for rimelig tid. Kriterierne er gennemgået i *afsnit 5.1 Kriterier for fradrag for fordele*.

Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H) kan med rette betragtes som den ledende dom om generelle fordele, hvorfor der refereres til denne ved aktuelle sager på området. Blangstedgård-dommen slog fast, at der kan foretages fradrag for fordele ved et ekspropriationsanlæg, også på trods af, at andre ejendomme ville opnå fordele ved anlægsprojektet. Af dommen kan det udledes, at der alene kan fradrages for værdiforøgelsen, der er tilført af ekspropriationsanlægget, og ikke for den værdiforøgelse der følger af et ændret plangrundlag, da der alene var årsagssammenhæng til ekspropriationsanlægget. Der kan ligeledes udledes en regel om, at der alene kan fradrages i erstatningen i det omfang, at ekspropriaten kan udnytte fordelene. Det vurderes desuden væsentligt, at Højesteret afgjorde, at det er eksproprianten, der skal bære bevisbyrden for, at der vil opstå fordele ved ekspropriationsanlægget.

Ekspropriationen af Forums arealer til anlæggelse af metroen førte til, at Østre Landsret i sagen afsagt d. 16. marts 2005 afgjorde, at der til grund for at kunne fradrage for generelle fordele skal der foreligge den fornødne lovhjemmel. Anlægsmyndighedens påstand om, at der skulle foretages fradrag i erstatningen, faldt dog ikke alene på hjemmelsgrundlaget, da retten også forholdt sig til, om bevisbyrden var løftet for, at ejendommen ville stige i værdi ved ekspropriationsanlægget, eftersom der i forvejen var god kollektiv transport inden for umiddelbar nærhed af ejendommen. Hvordan retten belyste de eksisterende kollektive trafikforbindelsers betydning for anlæggelsen af den nye forbindelse ved metroen, vil belyses i *afsnit 7.1*, da det specifikt angår forholdet om at løfte bevisbyrden for værdiforøgelse ved stationsnærhed.

Kriteriet om, hvad der er rimelig tid for, hvornår fordele skal indtræde, var det stridende punkt ved Sengeløse-dommen (ØLD 1979-02-09). Det blev bekræftet, at den af overtaksationskommissionen anførte periode på 5-7 år anses for rimelig tid, da Østre Landsret slog fast, at seks år var strækkeligt for at kunne udnytte fordelene.

Betydningen af årsagssammenhæng mellem ekspropriationsanlægget og fordelene er behandlet i flere retssager. Ved Blangstedgård-dommen blev det slået fast, at der alene kunne fradrages for fordele ved ekspropriationsanlægget og ikke fordelene afstedkommet af planlægningen. Ved Sengeløse-dommen viste det sig imidlertid, at plangrundlaget alligevel kan have stor betydning for, hvorvidt fordelene kunne udnyttes. Østre Landsret slog fast, at der på linje med Blangstedgård-dommen alene kunne fradrages for fordelene ved vejanlægget, men alligevel blev det vurderet, at planens gennemførelse var en præmis for udnyttelsen af fordelene.

Siø-sagen (kendelse af 21. marts 1960), er relevant retspraksis for at afklare hvor grænsen går for, hvor generelle fordelene kan være. I sagen der angik ekspropriationer af arealer til anlæggelsen af broanlægget, der skulle forbinde Siø og Langeland til Tåsinge. Fordelene, ejeren opnåede, blev fundet at være af så generel karakter, at disse ikke skulle fradrages i erstatningen, da ekspropriationsanlægget ville komme begge øer til gode.

I Frugthavesagen (MAD 2011.1037) blev det af overtaksationskommissionen slået fast, at det er uden betydning, om ejeren har interesse i fordelene, der opstår ved ekspropriationsanlægget.

Det følgende kapitel vil bearbejde det teoretiske og lovfæstede grundlag om værdiansættelse af stationsnærhed. Det vurderes, at viden herom er et naturligt afsæt forud for bearbejdningen af kendelserne og dommene – specifikt når det kommer til, hvordan bevisbyrden løftes.



6. Fordele ved stationsnærhed

I det følgende kapitel vil der foretages en bearbejdning af betydningen af stationsnærhed som begreb. Det vil ligeledes blive forsøgt afklaret, hvad en stationsnær beliggenhed betyder for ejendomspriser.

Stationsnærhed bruges som term i flere sammenhænge, blandt andet er det forankret i den fysiske planlægning og har betydning for, hvordan der planlægges for større virksomheder i Hovedstadsområdet. Eftersom det er identificeret, jf. kapitel 1 og 2, at anlægsmyndigheden forsøger at løfte bevisbyrden for, at ejendomme tilføres værdistigninger som en følge af stationsnærhed, findes det oplagt at undersøge den teoretiske baggrund bag denne påstand.

6.1 Stationsnærhedsprincippet der følger af Fingerplanen

Betegnelsen 'stationsnærhed' stammer fra Hovedstadsrådets Regionplan fra 1989 og er videreført i den regionale planlægning. Stationsnære beliggenheder er et bærende styringsmiddel i landsplandirektivet Fingerplanen¹⁸ ved 'stationsnærhedsprincippet', der danner rammerne for den fysiske planlægning i Hovedstadsområdet, hvor der skabes en samordning mellem byudvikling og infrastruktur. Foruden Fingerplanen, er der fastsat bestemmelser om 'planlægning i Hovedstadsområdet' i Planlovens kapitel 2 c. Emnet er et blandt tre, der er særskilt reguleret for i planloven, som dermed giver øget hjemmel til ministeren gennem formålsparagraffen, og sikrer at kommuneplanlægningen bevæger sig som helhed i samme retning for hele området. (Jørgensen et al., 2017: s. 43ff)

Stationsnær lokalisering som princip blev introduceret i 1989. Princippet indebærer, at bymæssig bebyggelse med relativt høje bebyggelsestætheder samles omkring stationerne, samt at byfunktioner, der grundet forhold som arealudnyttelse, størrelse, arbejdspladstæthed eller besøgsmonster, der vurderes at have en intensiv karakter, søges placeret nær stationerne. Eksempler på dette er tæt boligbebyggelse, butikker, større besøgsorienterede institutioner og anlæg, større kontor- og servicearbejdspladser m.v.

Hovedstadskommunerne foretager udpegningen af to områder: 'De stationsnære områder' og 'de stationsnære kerneområder'. I medfør af fingerplanens § 1, stk. 2, skal kerneområdet afgrænses ud fra et udgangspunkt om en maksimal gangafstand på 600 m fra stationen, mens det stationsnære område strækker sig ud over kerneområdet med udgangspunkt i et cirkelslag med en radius på 1.000 m fra stationerne i det ydre storbyområde. Stationsnærhedsprincippet medfører, jf. fingerplanens § 6, stk. 1, nr. 2, at erhvervsbygninger med et areal på mere end 1.500 etagemeter som udgangspunkt skal lokaliseres inden for kerneområderne. På samme vis søges byfunktioner, enten grundet en intensiv arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgsmonstre, placeret i de stationsnære kerneområder indenfor 600 m af stationerne.

Stationerne, hvis nærområder der skal planlægges for, er udpeget i Fingerplanen. Det fastsættes i § 6, stk. 2, at der skal planlægges for alle eksisterende stationer, og stationer, der er truffet politisk beslutning for, i det overordnede banenet, som består af S-banerne, Kyst-, Vest- og Østbanen, samt metroen og letbaner. Samtlige stationer er angivet i planens bilag F, herunder om den enkelte station er udpeget som knudepunktsstation¹⁹.

Stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet. I Fingerplanens bilag F er der angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder, herunder de stationer, som er udpeget som knudepunktsstationer. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de i planens bilag F. Den gældende Fingerplan forholder sig således til den kommende letbane langs Ring 3 ved at indskrive de kommende stationer i planens bilag, foruden at have linjeføringen og stationsplaceringerne som bilag H. Ydermere forholder Fingerplanen sig til den kommende letbane i bemærkningerne til de enkelte regler. Til § 6, stk. 2, bemærkes der følgende:

¹⁸ Fingerplan 2017 – Landsplandirektiv for Hovedstadsområdets planlægning

¹⁹ Knudepunktsstationer afskiller sig fra øvrige stationer ved, at der fortrinsvis skal lokaliseres byfunktioner af regional karakter stationsnært ved disse (Erhvervsstyrelsen, 2017: s. 3).

“Folketinget vedtog den 8. juni 2016 en anlægslov for en letbane i Ring 3, der fastlægger den endelige linjeføring for letbanen med angivelse af standsningssteder mv. Fingerplanen giver kommunerne mulighed for at afgrænse stationsnære områder omkring de aftalte standsningssteder, som er vist i bilag H, og mulighed for at planlægge for en intensiv anvendelse af disse områder. [...]”

Bemærkning til § 6, stk. 2, i Fingerplanen 2017 (Understreget her)

Letbanens inddragelse kan få stor betydning for ejendommene omkring stationerne, da stationsnærhedsprincippet vil give kommunerne mulighed for at planlægge med en højere bebyggelsesintensitet. Projektgruppen vurderer, at der i kraft af de lovfæstede regler vil være større efterspørgsel på de stationsnære beliggenheder, hvilket vil smitte positivt af på ejendomspriserne.

6.2 DTU - Transportanalyser

DTU Transport har publiceret to rapporter, der har relevans for nærværende kapitel. Den første omhandler stationsnærhed, som analyserer potentialet ved etableringen af letbaner i Hovedstadsregionen, og den anden rapport, der omhandler oplandet til kollektiv transport og ejendomsværdiændringer som følge af stationsnærhed.

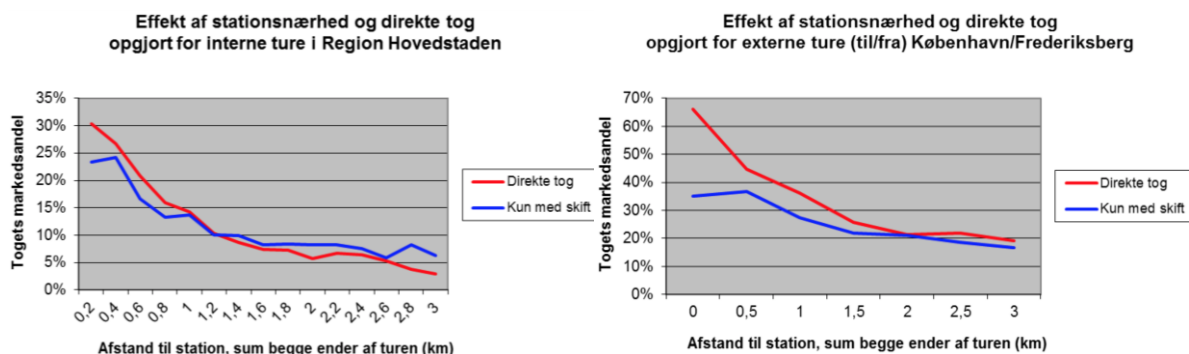
Stationsnærhed

Transportvaneundersøgelsen, der forløb fra 2006 til 2011, forholdt sig til andelen af pendlere, der benytter kollektiv transport i Region Hovedstaden. Det skal bemærkes af projektgruppen, at der i DTU-rapporten, og derfor i det følgende, skelnes mellem kollektiv trafik og busser – kollektiv trafik i figurerne skal dermed forstås som skinnébåren kollektiv transport. Af undersøgelsens resultat kan det udledes, at stationsnærhed har størst betydning på den sidste del af strækningen. Stationsnærheden findes vigtigere fra stationen til arbejdspladsen – frem for strækningen mellem boligen og stationen. Undersøgelsen fastslog at dette skyldes, at man fra bopælen har større tendens til at cykle eller køre i bil ned til en station, end i den sidste del af rejsen. (Nielsen et al., 2013: s. 5)

Andel kollektiv trafik	Bolig-station < 400 m	Bolig-station 400-800 m	Bolig-station 800-2000 m
Station-arbejde < 400 m	28 %	32 %	28 %
Station-arbejde 400-800 m	28 %	22 %	24 %
Station-arbejde 800-2000 m	24 %	15 %	12 %

Tabel 1 - Andel af pendlere der benytter kollektiv transport i Hovedstadsområdet ud fra afstanden til station. Data er baseret på Transportvaneundersøgelsen fra 2006 til 2011. (Nielsen et al., 2013: s. 5)

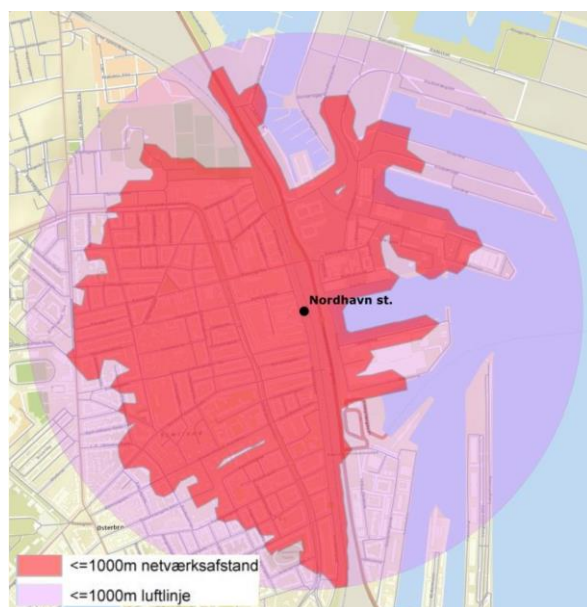
De nedenstående figurer viser tilsvarende effekt, men er opgjort efter henholdsvis interne ture i Hovedstadsområdet samt til og fra centralkommunerne. Det fremgår af de to figurer, at stationsnærheden har stor indflydelse på andelen af rejser foretaget med kollektiv transport. Dette gør sig specielt gældende for rejser mellem Hovedstadsområdets forstadsområder og centralkommunerne, hvor den høje andel antages at skyldes, at den skinnébårne transport i modsætning til busser undgår trængsel ind mod byen.



Figur 8 - Effekten af stationsnærhed for ture henholdsvis internt i Region Hovedstaden samt til og fra centralkommunerne. (Nielsen et al., 2013: s. 6)

Opland til kollektiv transport

Fingerplanen fastsætter stationsnærhed som en prædefineret afstand fra stationen, men stationsnærhed kan også undersøges på anden vis. En anden rapport fra DTU Transport forholder sig til nationale og internationale erfaringer om højklassificeret kollektiv transport samt tæthed til stationer. I rapporten undersøges blandt andet opland, der er det geografiske område, hvor de fleste ikke-skiftende passagerer, som benytter den pågældende station, kommer fra. Typisk, som set i Fingerplanen, defineres det stationsnære område ved et cirkelslag med en fast radius, og oftest benyttes alene to afstande til at fastsætte nær- og fjernopland, eftersom det er nødvendigt at simplificere analyseparametrene. Næroplandet betegnes ofte som gangopland og er afhængigt af 'willingness-to-walk', mens fjernoplandet betegnes som cykelopland. Cirkulære opland klandres dog ofte for at være af generel karakter, eftersom der ikke tages højde for adgangsforhold eller barrierer. Andre metoder tager i stedet højde for de faktiske rejseafstande ved at tage udgangspunkt i vej- og stinet og omfatter dermed nødvendige omveje pga. barrierer m.v. Denne netværksafhængige metode er dog mere omfangsrig og kræver et mere detaljeret datagrundlag, for at der kan udarbejdes en i højere grad stedsafhængig undersøgelse, men det resulterer i mere realistiske oplande. Ulempen ved denne metode er, at den, jf. sin stedsspecifikke tilgang, er sværere at udlede nogle generelle regler ud fra. (Nielsen et al., 2016: s. 8).



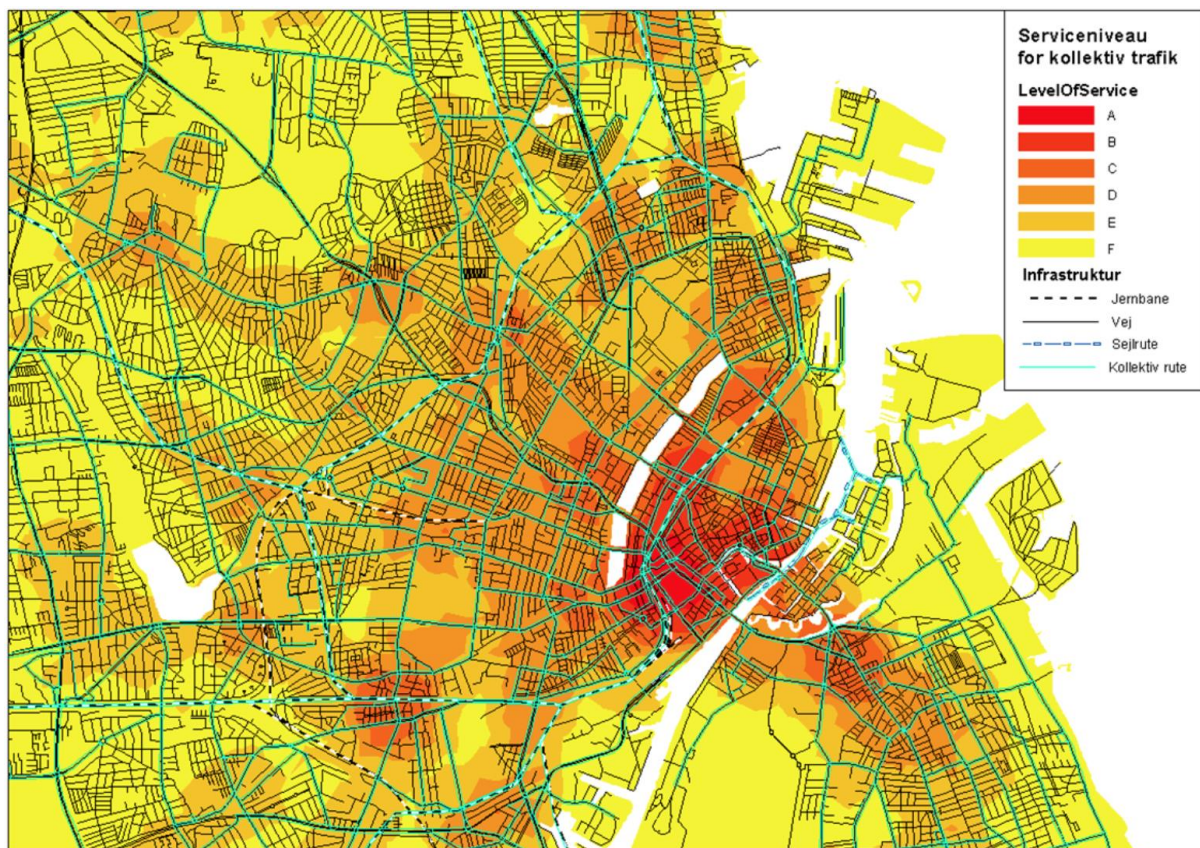
Figur 9 - Cirkulært og netværksafhængigt stationsopland for gangnetværk for S-togsstationen Nordhavn St. Det kan observeres, at Øresundsbanen danner en barriere for det sydøstlige område (Nielsen et al., 2016: s. 9)

Metoden til at undersøge stationsnærhed ud fra oplande forholder sig ikke direkte til ejendomspriserne, men metoden kan være behjælpelig til at identificere, hvilke ejendomme der efter de lokale forhold med størst sandsynlighed vil kunne opnå fordele af en stationsnær placering.

Eksisterende niveau af kollektiv transport

I forlængelse af en oplandsundersøgelse kan det være relevant at undersøge niveauet af den eksisterende kollektive transport, hvilket eksempelvis kan ske ved at undersøge serviceniveauet.

Ved udelukkende at fokusere på stationsnærhed som parameter i en undersøgelse, afspejler serviceniveauet eller frekvensen sig ikke af den kollektive transport. Der tages f.eks. ikke højde for områder eller korridorer med mere effektiv busbetjening, eksempelvis A- eller S-busser. På det nedenstående kort skelnes der mellem størrelse på buffere på bus og tog, samtidig med at bufferne vægtes ud fra frekvens. (DTU, 2013: s. 30).



Figur 10 - Eksempel på visualisering af serviceniveau for kollektiv trafik, ud fra forskellige bufferstørrelser, hvor disse er vægtet efter frekvens. (DTU, 2013: s. 30)

Figuren visualiserer den gode kollektive betjening i det centrale København, herunder langs Nørrebrogade, Frederikssundsvej og Amagerbrogade. Dette stemmer godt overens med, at landets mest benyttede buslinje, 5A, løber her. Eksemplet på den gode betjening vil ikke fremgå af en analyse af stationsbuffer (DTU, 2013: s. 30).

Ejendomspriser

Den sidstnævnte rapport fra DTU forholdt sig desuden til ændrede ejendomspriser som følge af forskellig højklassificeret kollektiv transport. Der er foretaget et stort antal analyser af sammenhængen mellem etableringen af højklassificerede infrastrukturanlæg og ejendomspriser. Der lægges flere årsager til grund for de øgede ejendomspriser, blandt andet den større tilgængelighed forårsaget af de lavere rejsetider som det nye infrastrukturprojektet medfører. Ved de lavere rejsetider spares der tid og penge, hvilket specielt gør sig gældende for passagerer, der bor eller arbejder tæt på det nye anlæg. Dette øger områdernes attraktivitet, hvilket resulterer i øgede ejendomspriser for eksisterende bebyggelse og øget villighed til at foretage investeringer i nye byudviklingsarealer. Der er således flere afledte effekter end alene de trafikale (Nielsen et al., 2016: s. 16f).

System	System	Ændring af ejendomspris
Tramlink (Croydon, UK)	LRT	>0
Metrolink light rail (Manchester, UK)	LRT	0
Docklands (London, UK)	LRT	>0
Supertram (Sheffield, UK)	LRT	0
Bybanen (LRT, Bergen)	LRT	4%
Buffalo Metro Rail (Buffalo, USA)	LRT	+2-5%
DART (Dallas, USA)	LRT	+10-25%
Metro Light Rail (Phoenix, USA)	LRT	+25%
Eastside MAX (Portland, USA)	LRT	+0-10.6%
Sacramento RT Light Rail (Sacramento, USA)	LRT	0
San Diego Trolley (San Diego, USA)	LRT	+0-17.3%
Metrolink (St. Louis, USA)	LRT	+32%

Tabel 2 - Udsnit af tabel der viser ændringen i ejendomspriser ved udvalgte letbaner. Tabellen er justeret, således BRT- og metroanlæg er frasortet. (Nielsen et al., 2016: s. 16)

Der er store forskelle i ændringerne af ejendomspriserne ved de forskellige letbanesystemer. I DTU-rapporten fremhæves det, at der ikke er en generel metode for, hvorledes værdiforøgelsen beregnes. Der benyttes forskellige analysemetoder og datakilder i de respektive undersøgelser. Eksempelvis lægges forskellige geografiske analyseområder til grund, da der tages udgangspunkt i forskellige afstande fra stationerne. Overordnet set på tværs af analyserne undersøges et område inden for 1.000 m for boligejendomme samt inden for 400 m for erhvervsjendomme. Der konstateres dog stor variation, eftersom nogle analyser undersøger ejendomsværdistigningerne mellem 200-400 m, andre inden for 1.000 m, mens nogle kun angiver, at boligejendommene befinder sig i et stationsbetjent byområde. Det fremhæves desuden, at der i de forskellige analyser er lokale forhold og rammer, der har stor indflydelse på værdistigningerne som følge af det enkelte anlæg. (Nielsen et al., 2016: s. 17).

Ejendomsprisundersøgelsen bekræfter værdistigninger for de omkringliggende ejendomme i nogle af de udenlandske undersøgelser. Den sammenfattende analyse bekræfter ligeledes påstanden om, at der ikke er en entydig betegnelse for, hvad der kan karakteriseres som stationsnære områder.

6.2 IFRO-rapporter

Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi (IFRO) på Københavns Universitet publicerede i 2013 og 2014 to forskningsrapporter²⁰, hvor der på baggrund af empiriske data blev undersøgt forskellige faktoreres indflydelse på ejendommens værdisætning. Rapporterne udmundede i en række økonomiske nøgletal samt ti tommelfingerregler for, hvilke bykvaliteter, der afspejler sig i boligpriserne, og tre tommelfingerregler for erhvervslejemål.

De to IFRO-rapporter hørte under et samlet projekt, *Gevinster ved investering i byliv*, som blev udarbejdet ved et samarbejde mellem Region Hovedstaden, Miljøministeriet og Københavns Universitet. Rapporterne har forskelligt fokus, eftersom der både behandles erhvervs- og beboelsesejendomme, hvorfor undersøgelserne afhænger af forskellige variabler og metoder.

Dette afsnit har til formål at redegøre for rapporternes resultater om ejendomsværdistigninger afledt af stationsnærhed og samtidig vurdere på rapporternes tilblivelse.

Analysegrundlag og -metode

Analyseområdet i begge rapporter omfatter Storkøbenhavn og Aarhus Kommune for hovedparten af de undersøgte forhold, men der er ikke opgjort resultater om stationsnærheds indvirkning på ejendomme i Aarhus-området. Analysen af erhvervslejemål er baseret på 17.000 erhvervslejemålsannoncer, data fra BBR og geografiske data fra Geodatastyrelsens kort 10 (Panduro et al., 2014, s. 20). Til grund for analysen om beboelsesejendommene foreligger 60.000 handler af lejligheder og enfamiliehuse (Panduro et al., 2013: s.5). Datagrundlaget i analyserne er dermed omfangsrigt.

For erhvervsejendommene blev beregningerne blandt andet foretaget ved en GIS-analyse, hvor den årlige leje, størrelsen af lejemålet og adressen blev geokodet og sammenholdt med BBR-data. Der blev foretaget rumlige relationer ved henholdsvis en fugleflugsrelation, en kategorirelation og en koncentrationsrelation (Panduro et al., 2014: s. 20).

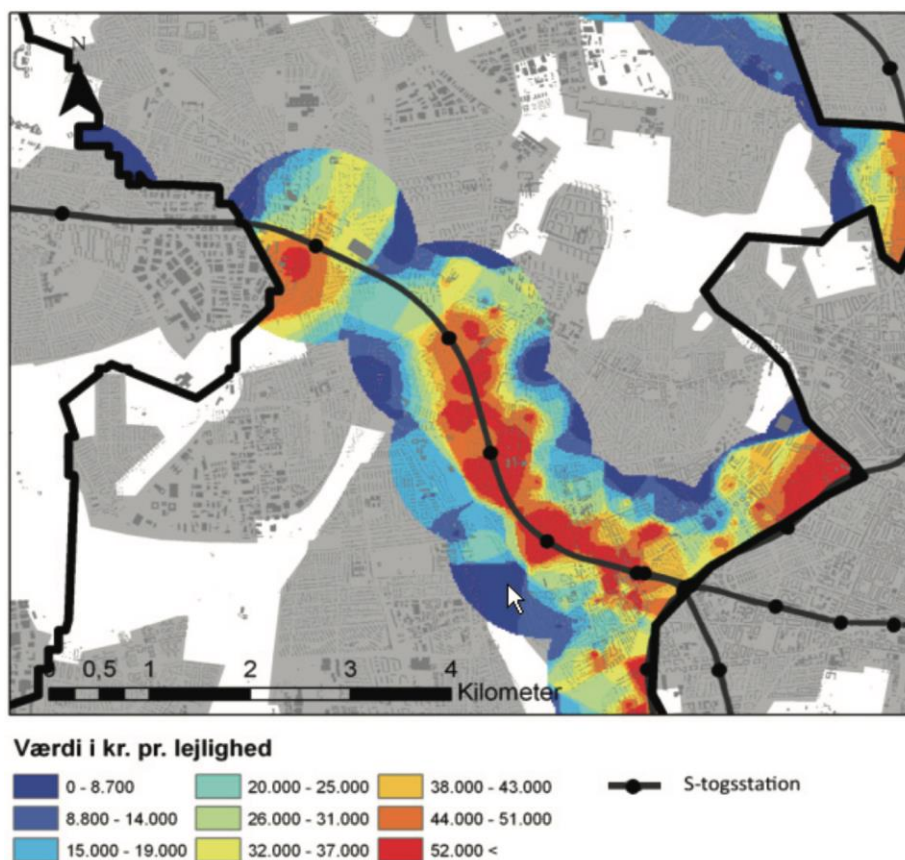
Den bærende analyse af effekterne på ejendomspriserne er 'husprismetoden', der bygger på en grundantagelse om, at virksomheder og privatpersoner ønsker at bosætte sig på steder, hvor man har følelsen af at få mest muligt for pengene. Huspriserne fastsættes efter hvad både køber og sælger finder at afspejle markedets værdi for ejendommen, men dette er sammensat af forskellige karakteristika afhængig af den enkeltes præferencer. Rapporterne fra IFRO vurderer flere af disse parametre, herunder beliggenheden til grønne områder, byliv ved cafeer og restauranter, stationsnærhed og støjs indflydelse på ejendomspriserne. (Panduro et al., 2014: s. 41f). Metoden tager dog ikke højde for samspillet mellem ændringerne i byrummet, eksempelvis hvis virksomheder eller beboers ønsker at flytte til eller fra et givent område, hvor dynamikkerne heraf kan afspejle sig i værdiændringer for både erhvervsejendomme og boligbebyggelse. At der ikke tages højde for dette forhold i rapporterne kritiseres, og indgår som en 'disclaimer' i rapporterne. Projektgruppen tilslutter sig denne kritik, da det vurderes, at havde man forholdt sig til dette forhold, så kunne resultaterne have bidraget med et mere retvisende billede på værdistigningerne af stationsnærhed.

²⁰ *Værdisætning af bykvaliteter – fra hovedstad til provins* (Panduro et al., 2013) & *Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter* (Panduro et al., 2014)

Resultater – private beboelsesejendomme

Af de ti tommelfingerregler havde to relevans for stationsnærhed. Indholdet af den ene tommelfingerregel er, at der kunne påvises værdistigninger mellem 4-8 procent for de ejendomme, der var tættest beliggende på stationer, hvilket især kunne påvises uden for metropolområderne, hvor denne værdi var aftagende mod nul i en afstand på omkring 1.500 m fra stationen. Det blev også fremhævet som en tommelfingerregel, at nærheden til en metrostation vil forøge en ejendomsværdi med mellem 5-7 procent, dog alene inden for de nærmeste hundrede meter af stationen. (Panduro et al., 2013: s. 4).

IFRO analyserede værdistigningerne for ejerlejligheder og enfamiliehuse afledt af effekten af en nær beliggenhed af stationer. Resultaterne viste, at for ejendomme i forstæderne uden for København kunne effekten af S-tog spores på op til 1.000 m i fugleflugtsafstand af en station, og desto tættere en ejendom er beliggende på en station, desto mere stiger værdien. Ejendommenes værdistigninger som følge af stationsnærheden varierer mellem 0 og >50.000 kr. i umiddelbar nærhed af stationen. I det centrale København blev der påvist værdistigninger på 5 procent af boligens værdi, når en ejendom er beliggende i umiddelbar nærhed af en metrostation (Panduro et al., 2013: s. 22ff). Den nedenstående figur viser den rumlige udbredelse og variation af effekten af stationsnærhed som følge af lejligheders nære beliggenhed til S-togsstationerne, der er opgjort i kr. pr. bolig.



Figur 11 - Den rumlige fordeling af den samlede effekt af nærhed til S-togsstationer for ejerlejligheder i forstaden. (Panduro et al., 2013: s. 22ff)

Resultater – erhvervsejendomme

Som en af de tre tommelfingerregler for erhvervsejendomme blev det fremhævet, at infrastruktur har betydning for en ejendoms værdi. Det blev anført, at virksomhederne ønsker let adgang for

kunder og medarbejdere, hvorfor virksomhederne foretrækker at lokalisere sig nær S-togs- og metrostationer, større veje eller vejkryds, hvilket kan betyde et tillæg på op til 50 procent af kvadratmeterprisen (Panduro et al., 2014: s. 5).

IFRO skelner mellem hvorvidt erhvervsejendommene anvendes til detailhandel, kontorformål eller lager og produktionslokaler. Ved detailhandel og kontorformål blev der foretaget en skelnen mellem virksomheders størrelse, da det af IFRO antages at afspejle sig i, hvordan ejendomspriserne påvirkes af de forskellige forhold.

Stationer inden for en afstand af 200 m medfører et pristillæg på mellem 177-194 kr. pr. m² for mellemstore til store detailhandelsvirksomheder. Stationsnærheden udmønter sig i en stigning på 10 kr. pr. m² for lager- og produktionsvirksomheder i København. (Panduro et al., 2014: s. 34ff). Resultaterne af analyserne viste, at kontorvirksomheder med beliggenheder til stationer inden for 1.900 m udmøntede sig i huslejestigninger på henholdsvis 10, 18 eller 20 kr. pr. m² pr. 100 m afhængig af virksomhedens størrelse. Stationsnærheden havde mindst effekt på store kontorvirksomheder, hvilket udmøntede sig i 10 kr. pr. m² pr. 100 m, hvilket vil betyde 190 kr. pr. m², hvis virksomheden var beliggende inden for 100 m af en station. (Panduro et al., 2014: s. 34ff). Det blev også påvist, at virksomhederne var villige til at betale mere i, husleje ved flere transporttyper. For store kontorvirksomheder blev værdien af flere transportmuligheder – metro, S-tog eller regionaltoget – opgjort til en stigning 5 kr. pr. m² for hver transportmulighed pr. 100 m. Det vil betyde at for en beliggenhed i umiddelbar nærhed af en station, som eksempelvis Nørreport St., hvor alle tre transportformer er til stede, vil det afspejle sig i en værdistigning på $19 \cdot (5 \text{ kr.} \cdot 3)$ svarende til 285 kr. For denne beliggenhed vil det afspejle sig i en samlet værdistigning på 445 kr. pr. m², for stationsnærheden alene. Det blev dog også konkluderet i rapporten, at stationsnærheden var en af de faktorer, som vil påvirke ejendomsprisen mest. (Panduro et al., 2013b: s. 34ff).

Der blev udtalt følgende om virksomhedernes villighed til at betale for stationsnærhed i relation til husprismetoden:

“Resultaterne afspejler i nogle tilfælde ret tydeligt forskelle i disse elementer. Vi ser fx at værdien af nærhed til stationer er klart større for kontorvirksomheder, særligt de store, end for detailhandelsvirksomhederne. Noget der afspejler de ofte større mængder af ansatte som kontorvirksomhederne skal tiltrække, og nærhed til stationerne indebærer at virksomhederne skal bekymre sig mindre om adgangen til parkeringspladser.”

(Panduro et al., 2014: s. 39)

Det fremstod dermed tydeligt, at virksomhederne tillagde det værdi, hvis ejendommens beliggenhed også var stationsnær. Når det er en af de vigtige faktorer i husprismetoden var virksomhederne således også villige til at honorere den stationsnære beliggenhed i form af højere husleje, selv på trods af at der eksempelvis var færre parkeringspladser.

Ejendomme fra Aarhus-området har ikke været en del af grundlaget for at vurdere effekterne af stationsnærhed for ejendomsværdistigninger, og værdien af stationsnærhed er dermed alene bestemt på baggrund af empiri fra København. Det er værd at hæfte sig ved, at datagrundlaget som omtalt er baseret på baggrund af et stort empirisk grundlag ved 17.000 erhvervslejemål og 60.000 bolighandler, hvilket ifølge projektgruppens opfattelse gør rapporterne særdeles repræsentative for blandt andet stationsnærhed. Værdistigningerne er identificeret ved beliggenheder, hvor jernbaneanlæggene havde været etableret i mange år, og er dermed ikke et udtryk for, hvad virksomhederne er villige til at betale her og nu for god infrastruktur. Det udtrykker dog alligevel ejendommens værdistigninger som følge af anlæggene, da prisfastsættelserne af lejemålene og handlerne er styret af udbud og efterspørgsel.

6.3 Anden forskning på området

Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning på Københavns Universitet og Dansk Byplanlaboratorium har udgivet en publikation rekvireret af Erhvervsministeriet i forbindelse med en konference, der omhandler udfordringerne for fremtidens planlægning af Hovedstadsområdet. (Jørgensen et al., 2017: s. 42ff). Foruden IFRO-rapporterne behandles en undersøgelse fra Rambøll, der udleder, at virksomheder beliggende i Region Hovedstaden vægter adgangen til kollektiv trafik som en høj lokaliseringspræference.

Dette kommer til udtryk ved, at 71 procent finder adgangen til kollektiv transport som en betydende faktor til forskel for resten af landet som helhed, hvor 55 procent finder det som en betydende faktor (Rambøll, 2010: s. 12 & Jørgensen et al., 2017: s. 42ff).

Rapporten forholder sig desuden til, om nyt kontorbyggeri lokaliseres i de stationsnære områder i overensstemmelse med planens regler. I 2008-2015 blev kontorbyggeriet på mindst 1.500 etagemeter i 73 procent af tilfældene lokaliseret i de stationsnære kerneområder under 600 m fra stationer inden for centralkommunerne²¹, mens procentsatsen var væsentlig lavere i omegnskommunerne med 34 procent. Årsagen til dette er primært eksisterende udlæg til erhverv i planlægningen. Når fremtidige anlægsprojekters planlagte stationer etableres ved letbanen på Ring 3 samt Vinge St, øges andelen væsentligt til henholdsvis 90 og 57 procent (Hartoft-Nielsen et al., 2017a: s. 1). For nye boliger er næsten 30 procent lokaliseret inden for en afstand af 600 m fra en station, mens næsten halvdelen befinder sig inden for 1.200 m. (Hartoft-Nielsen et al., 2017b: s. 1f & Jørgensen et al., 2017: s. 42ff).

Rapporten er medvirkende til at bekræfte resultaterne fremført af IFRO og indeholder samtidig data der bekræfter, at Fingerplanens stationsnærhedsprincip har effekt på, hvor virksomheder lokaliseres i Hovedstadsområdet. Den er samtidig medvirkende til at bekræfte, at de stationsnære beliggenheder er attraktive for private beboelsesejendomme.

Skinnefaktor

Transportministeriet har defineret begrebet 'skinneeffekt', som projektgruppen opfatter synonymt med 'skinnefaktor', i en rapport, der behandlede valget af letbane eller BRT til Ring 3, som:

"Skinnebåren trafik tiltrækker erfaringsmæssigt flere passagerer end bustrafikken alt andet lige (rejsetid, frekvens m.v.)."

(Transportministeriet, 2010: s. 10)

At kalde denne attraktivitet for en skinnefaktor anses af nogle som misvisende, eftersom en faktor normalt er en målbar størrelse. I ovenstående DTU-rapport (Nielsen et al., 2013) fremhæves skinnefaktorens betydning i valget mellem letbaner og busser. Europæiske forskningsprojekter viser, at passagerne foretrækker et skinnebåret transportmiddel over bus under ellers lige vilkår. Skinnefaktoren anses for at være baseret på flere parametre såsom større komfort, synlighed i gadebilledet, tiltrækningskraft for investeringer langs tracéet, en i højere grad jævnere kørsel samt flere psykologiske aspekter som f.eks. forventninger og image m.v. Skinnefaktoren bidrager således til en præference af letbane over f.eks. busser. (Nielsen et al., 2013: s. 12 & Olesen, 2012: s. 1f).

²¹ København og Frederiksberg kommuner

I rapporten sammenholdes skinnefaktoren mellem forskellige typer af jernbaneanlæg, hvilket fremstår tydeligt i den nedenstående tabel, der viser tidsværdier estimeret fra Landstrafikmodellen²² vægtet ift. bustransport. Det skal bemærkes, at værdierne er fremkommet ud fra forskellige tidsparemetre: Adgangstid, skjult ventetid, vente- og skiftetid, gang ved skift samt skiftetraf. Skinnefaktoren, som tabellen behandler, forholder sig således alene til effektivitets- og bekvemmelighedsrelaterede forhold. Det bør desuden bemærkes, at landstrafikmodellen har behandlet letbaner og lokalbaner under ét. Den nedenstående tabel skal læses således, at værdier under 100 er 'mindre attraktive' end busser, mens værdier over 100 er 'mere attraktive'. (Nielsen et al., 2013: s. 7).

	Pendling	Erhverv	Fritid
Letbane/lokalbane	95	94	95
Metro	70	73	70
S-tog	77	77	77
Fjerntog og regionalto	92	91	92

Tabel 3 - Tabellen viser tidsværdier, der repræsenterer attraktiviteten, ved kollektiv trafik vægtet ift. bus. (Nielsen et al., 2013: s. 7)

Rapporten gør dog opmærksom på, at man i vurderingen af attraktiviteten ved toge bør forholde sig til andre parametre, f.eks. at toge ofte er hurtigere end busser, og at ikke disse ikke påvirkes af vejtrængsler. Ydermere fremhæves det i rapporten, at erfaringer fra udlandet viser, at meget højklassificerede BRT-systemer²³ kan opnå effekter svarende til letbane, hvis løsningen har lignende karakteristika med stationer, selvstændig bane, høj pålidelighed, informationssystem m.v.

I rapporten argumenteres der for, at tabellen er et udtryk for, at der er forskellig skinneeffekt afhængig af forskellige typer af skinnebåren transport, hvor metro viser sig som det mest attraktive. I forhold til letbane vægtet mod bus fremhæves følgende:

"Groft fortolket er en letbane "5 % bedre" end en bus alt-andet-lige, men hvis rejsetiden ikke er højere og frekvensen er lavere, så er fordelene relativt beskeden. Den primære fordel ved en letbane er derfor, hvis anlægget kan sikre en bedre fremkommelighed og derved lavere rejsetid."

(Nielsen et al., 2013: s. 7)

Skinnefaktoren anvendes af nogle som argument for bedre muligheder for byudvikling, da skinnebåren transport ud fra sin forholdsvis permanente egenskab øger investeringssikkerheden for investorer. I modsætning til busser, hvor ruten kan og bliver ændret, forbliver letbaner liggende permanent, hvor de anlægges. Mette Olesen²⁴ har skrevet et forskningsprojekt om letbaner. Hun fremhæver, at investorer har mindre tillid til buslinjer, da ruterne omlægges, blandt andet fordi der ikke er store omkostninger forbundet med det. Eksempler på dette ses i Aarhus, hvor der i 2011 blev gennemført landets største omlægning af busruter, hvilket havde stor indflydelse på en række erhvervsvirksomheders omsætning. (Madsen, 2017: s. 1f). Skinnebåren kollektiv trafiks bidrag til investeringssikkerhed har også indflydelse på de politiske beslutningstagere:

²² Model udviklet af DTU Transport til at analysere de overordnede trafikstrømme i Danmark for at forbedre beslutningsgrundlaget for både trafikplanlægning og -investeringer. (DTU, 2018)

²³ BRT, Bus Rapid Transit er et bustrafiksystem der kører i selvstændige busbaner.

²⁴ ph.d. Mette Olsen, By- og mobilitetsplanlægger

“Grunden til, at man forlod ideen om BRT var netop, at byudviklingspotentialer slet ikke er det samme. Investorer sidder jo og kigger på, om regioner og kommuner omlægger busruter fra det ene år til det andet. Med letbanen kommer den såkaldte skinneeffekt, som giver investorerne en vished for, at trafikløsningen vil bestå.”

Sophie Hæstorp-Andersen, regionsrådsformand i Region Hovedstaden (Kjær, 2016: s. 1)

Ved Hæstorp-Andersens udtalelse bekræftes pointen om den næsten permanente tilstedeværelse af letbaner medvirkende til at afgøre beslutningen om letbane frem for BRT.

Det kan udledes af ovenstående, at letbaner bevirker, at ejendommens potentiale som investeringsobjekt øges, og indirekte har indflydelse på ejendommens værdiansættelse.

6.4 Opsamling

Ved undersøgelsen i dette kapitel er det søgt at afklare betydningen af stationsnærhed. Udtrykket anvendes i flere sammenhænge, hvor især stationsnærhedsprincippet tillægges betydning i Fingerplanen. Stationsnærhedsprincippet, der giver forpligtelser for kommunerne, opererer med afstandene 600 og 1.000 m fra stationer. Det er inden for 600 m fra stationerne, at man ved planlægningen søger at placere de mest intensive arealudnyttelser. Stationsnærhed behøver ikke nødvendigvis at fastsættes ud fra cirkelslag med en fast afstand, som det er nemt at opstille generelle regler for, men afgrænsningen af stationsnærhed kan undersøges efter lokale forhold og omstændigheder.

I flere videnskabelige publikationer er der påvist værdistigninger for stationsnære ejendomme, henholdsvis den sammenfattende DTU-analyse over udenlandske jernbaneanlæg og IFRO-rapporterne, der på baggrund af S-banerne og metroen i København har påvist betydelige værdistigninger. Blandt resultaterne fra DTU-analysen var blandt andet, at der er vidt forskellige parametre og metoder til at opgøre ejendomsværdistigningerne, hvilket var medvirkende til at forklare, at der i flere tilfælde alene kunne påvises værdistigninger mellem 0-4 procent, mens der ved andre jernbaneanlæg kunne påvises værdistigninger på op til 32 procent.

Blandt IFRO-rapporternes resultater kan der fremhæves ejendomsværdistigninger på mellem 4-8 procent for private boligejendomme generelt i markedet, aftagende mod nul i en afstand af 1.500 m fra S-togsstationer. Fra analysen af erhvervsejendomme kan det blandt andet fremhæves, at gode infrastrukturforhold i nogle tilfælde fandtes at give tillæg på op til 50 procent af kvadratmeterpriserne. I analysen blev det påvist, at stationsnærheden vil udmønte sig i op til 20 kr. pr. m² pr. 100 m startende i en afstand af 1.900 m fra stationen, og stationsnærhed blev da også tillagt som en af de væsentligste faktorer i rapporten til ejendommenes værdistigninger.

Det er interessant at rapporten påviser, at en station ikke bare er en station, eftersom virksomhederne var villige til at betale et betydeligt beløb for en beliggenhed nær visse stationer, hvis disse ville udbyde flere transportmuligheder. Det betyder, at det er empirisk bekræftet, at beliggenheder i nærheden af stationer med flere transportformer kan påvises i ejendomsværdierne. Det er medvirkende til at bekræfte påstanden om, at der skal foretages afkortninger i ekspropriationserstatninger ved anlæggelsen af ny transport, selv hvis der forinden anlægsprojektet forefindes kollektiv transport.

Skinnefaktoren indeholder forskellige aspekter, som eksempelvis passagerers præference af skinnebåren transport over busser samt en tiltrækningskraft af ejendomsinvesteringer langs tracéet blandt andet grundet en højere investeringssikkerhed.



7. Analyse af argumentation om fordele

Det følgende afsnit vil tage afsæt i domme og kendelser, der omhandler fradrag for fordele ved stationsnærhed, der opstår som følge af ekspropriation til jernbaneanlæg. Der foretages en undersøgelse af både parternes argumentation og de erstatningsfastsættende myndigheds stillingtagen til det fremførte om fradrag for fordele. Argumenterne om fordele er således i fokus, hvad end det er for eller imod, om der kan afkortes for værdistigninger.

Der vil bearbejdes kendelser og domme fra ekspropriationerne til Københavns Metro fra henholdsvis Frederiksbergbanen og Cityringen, S-banen til Frederikssund samt letbanerne i Aarhus og Odense. På tidspunktet for udarbejdelsen af nærværende afhandling befinder areal- og rettighedserhvervelsen til Hovedstadens Letbane sig på et indledende stadie, hvorfor der til projektgruppens orientering endnu ikke har fundet ekspropriationer sted, som har været relevante i forhold til bearbejdningen af afhandlingens problemstilling.

Indledningsvis bearbejdes relevante domme og kendelser fra Københavns Metro, hvor ekspropriationerne blev påbegyndt i slutningen af 1990'erne. Retspraksis fra ekspropriationerne til dette anlægsprojekt vurderes dels relevant, da det er overførbart til aktuelle anlægsprojekter til letbaneanlæg. Letbanesagerne er de nyeste afgørelser på området, hvorfor der af disse sager kan udledes den nyeste praksis, herunder med hvilke argumenter sagerne bliver fremført, og ligeledes også hvad der lægges til grund i kommissionernes afgørelser.

De enkelte afsnit vil bidrage med en række erfaringer specielt om fradrag for fordele ved dette anlægsprojekt.

7.1 Frederiksbergbanen, Københavns Metro

I det følgende afsnit bearbejdes retspraksis fra Københavns Metro, selvom dette infrastrukturanlæg blev til uden lovhjemmel for afkortning for generelle fordele, *jf. afsnit 5.4.2 Krav om lovhjemmel ved afkortning for generelle fordele*.

Karakteristisk for banestrækningerne ved Københavns Metro er, at denne blev anlagt på beliggenheder, hvor der forinden også var et relativt højt niveau af kollektiv transport.

Forum

Forum-dommen (Østre Landsret d. 16. marts 2005²⁵) er behandlet i ovenstående *afsnit 5.4.2*, da dommen er afgørende for at afklare betydningen af lovhjemmel ved fradrag for generelle fordele.

Forum-dommen er interessant, da ikke alene lovhjemmel men også problemer med at løfte bevisbyrden for fordele har betydning for sagens udfald. I forbindelse med anlæggelsen af metrostationen blev der eksproprieret 1.943 m² fra Forum-ejendommen. Sagens primære omdrejningspunkt var erstatningens størrelse for den mistede byggeret, men også hvorvidt der kunne foretages fradrag i erstatningen for fordele.

Ved vurderingen af, om restejeendommen ville opnå fordele ved ekspropriationsanlægget, vurderede taksationskommissionen i 1999 blandt andet niveauet af den eksisterende kollektive infrastruktur i området. Hertil udtaler taksationskommissionen:

“Taksationskommissionen tillægger det betydelig vægt, at Forum er beliggende i et byområde med endog usædvanlig god dækning med kollektive trafikmidler.”

Taksationskommissionen for Sjælland (KFE 2000.236: s. 15). Bilag 14.1.25

Taksationskommissionen fandt på baggrund af 11 buslinjer inden for fem minutters gang, samt Vesterport St. inden for hvad der blev betegnet som *‘bekvem’* afstand, at ejendommen havde usædvanligt gode kollektive trafikforbindelser. Kommissionen anførte samtidig, at beliggenheden af buslinjerne er et gode, og ændringer eller nedlæggelser af disse ikke er en del af den grundlovssikrede ejendomsret.

Det bemærkes, at taksationskommissionen inddrog restejeendommens anvendelse i vurderingen af, hvorvidt ejendommen ville stige i værdi som en følge af ekspropriationsanlægget. Kommissionen foretog en principiel skelnen mellem ejendommens anvendelse til detailhandel, udstillingsbygning, museum eller koncertsal. Kommissionen var af den overbevisning, at ejendommens anvendelse som detailhandel i et større omfang ville opnå værdiforøgelse ved metroanlægget, da denne virksomhedstype ville have mulighed for at nyde godt af impuls køb. Modsat er førnævnte publikumsorienterede virksomhedstypes omsætning i højere grad baseret på planlagte besøg.

Taksationskommissionen fandt blandt andet i medfør af ovenstående bevæggrunde, at ejeren af ejendommen ikke ville opnå fordele ved anlægget af metrostationen, hvorfor erstatningen blev fastsat til 8,4 mio. kr. Anlægsmyndigheden ankede sagen til Østre Landsret, hvor der først faldt kendelse i 2005, altså efter metroens ibrugtagelse. Det var således muligt at observere, at Forums besøgstal og omsætning ikke var steget siden metroens ibrugtagelse, på trods af, at de årlige

²⁵ Dommen er afsagt af Østre Landsrets 22. afd. nr. B 2645-99

programmer var svarende til årsprogrammerne før metroens åbning. Landsretten fremhævede blandt andet i afgørelsen:

"[...] hvortil kommer, at Forum i forvejen var rimelig centralt placeret med mange offentlige - navnlig busrutelinier. Der er således ikke grundlag for at fastslå, at Forum som følge af sin særlige funktion som udstillingshal mv. har opnået større besøgstal eller i øvrigt øget omsætning på grund af Metrostationen."

Uddrag af Østre Landsrets kendelse af 16. marts 2005 i (KFE 2002.236: s. 17)

Dommen afsagt af landsretten bekræfter den af taksationskommissionen anførte påstand om, at ejendommens anvendelse som koncertsted ikke ville medføre en øget omsætning på grund af metroens tilstedeværelse. Landsretten forholdt sig til den konkrete betydning af metroens beliggenhed for ejendommen ved følgende tilkendegivelse:

"Den ved syn og skøn angivne stigning i værdien af Forum betragtet som et investeringsobjekt er begrundet i en skønnet »kvalitetsforbedring« af ejendommens infrastruktur, der »vil opfattes som en sikring af fremtiden mod lejetab og muligvis lejestigninger på lang sigt«, således at »ejendommens troværdighed som investeringsobjekt øges«."

Uddrag af Østre Landsrets kendelse af 16. marts 2005 i (KFE 2002.236: s. 17)

Til grund for landsrettens dom foreligger et syn og skøn, hvor det blev udtalt at stigningen i ejendommens værdi som investeringsobjekt kunne begrundes i kvalitetsforbedringen af den kollektive trafik ville sikre mod fremtidige lejetab og måske endda medføre lejestigninger. På trods af ejendommens øgede værdi som investeringsobjekt fandt landsretten, at der ikke skulle fradrages i erstatningen for fordele, eftersom bevisbyrden ikke var løftet for, at ejendommens værdistigninger var større end, hvad øvrige lignende ejendomme antages at være steget i værdi. Dette argument antages at være sammenhængende med, at Østre Landsret også ved dommen fastslog, at der skal være et fornødent hjemmelsgrundlag for at kunne fradrage for generelle fordele.

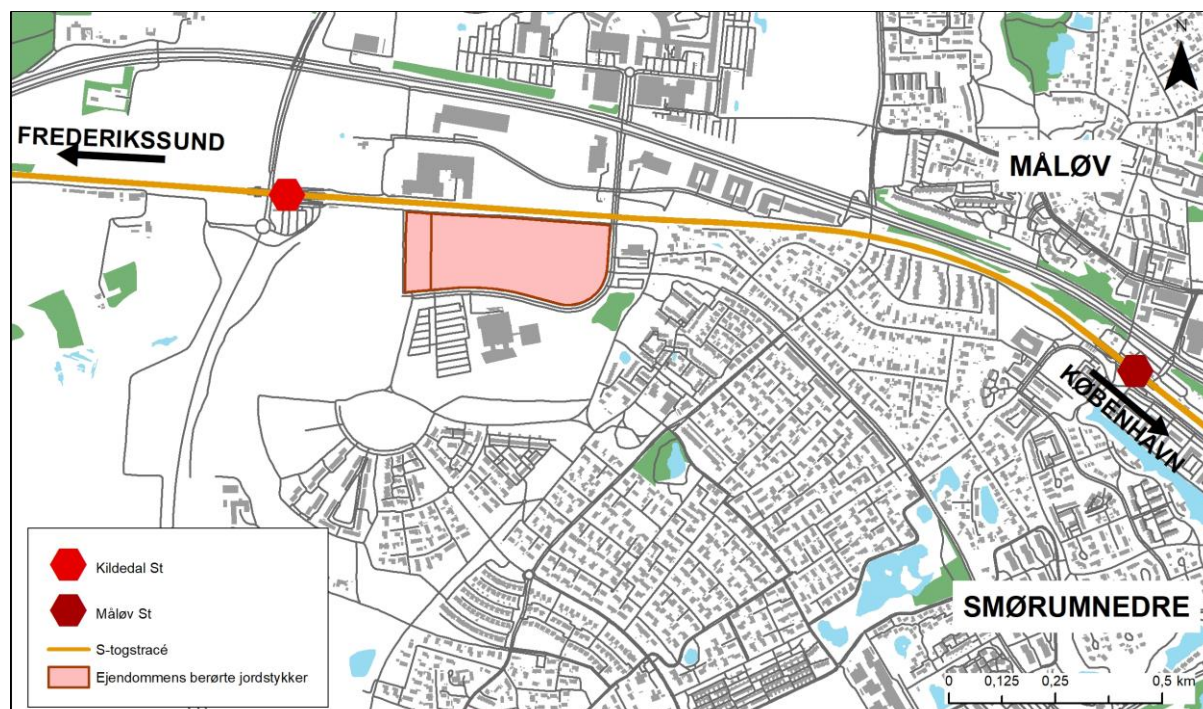
7.1.1 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Københavns Metro

- Niveauet af kollektiv transport omkring ejendommen er relevant i vurderingen af, om der kan opnås fordele ved ny kollektiv transport.
- Ejendommens anvendelse ved ekspropriationstidspunktet har betydning for, om der kan opnås værdiforøgelse som en følge af ekspropriationsanlægget.
- Tilstedeværelsen af metroen har indflydelse på Forum-ejendommens værdi som investeringsobjekt, da kvalitetsforbedringen af ejendommens infrastruktur medvirker til sikring mod lejetab, som måske kan begrunde lejestigninger, men da der ikke kunne påvises øget omsætning, samt at lovhjemlen manglede, blev der ikke afkortet i erstatningen.

7.2 Frederikssundsbanen

I år 2000 blev der tilføjet en ny station til den eksisterende S-bane til Frederikssund, Kildedal St. Ambitionen var at skabe et erhvervsområde med tilhørende boligbebyggelse.

I forbindelse med ombygningen af banestrækningen blev der tilføjet en ny S-togsstation. Kommunen, som ejede arealerne nær stationen skulle afstå disse til etablering af dobbelt togspor. Arealerne var beliggende et par hundrede meter fra den kommende station. Arealerne, der var beliggende i byzone og udlagt til erhvervs- og institutionsområde i lokalplan, blev af ekspropriationskommissionen værdiansat til 375 kr. pr. m², svarende til den offentlige vurdering. Ekspropriationskommissionen fandt imidlertid at erstatningen kunne bortfalde, eftersom den nye S-togsstations placering i umiddelbar nærhed ville medføre væsentlige fordele for den tilbageblivende ejendom på ca. 19 ha.



Figur 12 - Beliggenheden af restejeendommen i forhold til den nyanlagte Kildedal St.
(Egen produktion med geodata fra GST, 2018)

Sagen blev anket til taksationskommissionen. Her anerkendte kommunen, modsat tidligere, at stationsnærheden ville medføre en værdiforøgelse på arealet, hvorfor de fandt, at erstatningen burde fastsættes til 200 kr. pr. m². Taksationskommissionen fandt det ikke realistisk at antage, at arealet inden for den nærmeste fremtid ville kunne forventes erhvervsudviklet, blandt andet på baggrund af et stort udbud af andre erhvervsgrunde med mere centrale beliggenheder.

Bemærkelsesværdigt er, at taksationskommissionen var af den opfattelse, at anlægsprojektet ikke ville medføre nogen indflydelse på hverken salgsmulighederne for arealet eller værdiansættelsen af dette. Taksationskommissionen fastslog på baggrund af disse argumenter, at erstatningen skulle hæves fra 0 kr. til 200 kr. pr. m². Kommissionen lagde følgende til grund:

“Taksationskommissionen finder derfor i stedet, at erstatningen for arealet passende kan fastsættes med udgangspunkt i en værdi på 200 kr. pr. m². Som erkendt af kommunen kan det ikke afvises, at arealet på længere sigt - eventuelt efter ændring af lokalplanens bestemmelser om udnyttelsen - kan få tilført en vis merværdi, der kan tilskrives anlægsprojektet, men denne værdiforøgelse vil efter Taksationskommissionens opfattelse i så fald

gælde så generelt for området, at der ikke er grundlag for at bringe den til fradrag i erstatningen. Herefter bliver arealerstatningen at fastsætte til 200 kr. pr. m²."

KFE 2000.276. Understreget her.

Taksationskommissionen udtaler, at fordelene vil være af så generel karakter, at værdistigningen som følge anlægget ikke skal medtages i erstatningsfastsættelsen. Da taksationskommissionen blot henviser til 'området', kan den geografiske afgrænsning af dette ikke umiddelbart udledes. Det kan således både være lokalplansområdet, Måløv by som det nærliggende område, kommuneplansområdet eller området hele tognettet dækker, hvorfor det kan være svært at udlede noget konkret fra kendelsen. Projektgruppen finder kendelsen interessant, da den vedrører fordele ved stationsnærhed, og hvornår fordele er af så generel karakter, at de ikke bør medtages i erstatningsfastsættelsen.

Det er stadig ukendt, hvor grænsen går for, hvornår fordele er af meget generel karakter frem for blot generel karakter. De to ovenstående kendelser giver dog en indikation. Når rets- og taksationspraksis anvender ukonkrete vendinger, antages det, at spørgsmålet kræver konkret stillingtagen for det enkelte ekspropriationsanlæg i forhold til området, dette lokaliseres i. Det skyldes, at ekspropriationsanlæggene er af forskellige type og karakter og derfor påvirker med forskellige udbredelsesgrader. Således påvirker en bro eller en metrostation et større geografisk område end blot en buslomme. Det afhænger således blandt andet af ekspropriationsanlæggets værdistigningsintensitet og udbredelsesgrad på de omkringliggende ejendommene og det øvrige område.

7.2.1 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Frederikssundsbanen

- Fordelene der følger af ekspropriationsanlægget kan gælde for et område så generelt, at det ikke kan føre til fradrag i ekspropriationserstatningen.
- Kendelsen bidrager ikke til en nærmere præcisering af, hvordan der skelnes mellem generelle fordele og meget generelle fordele. Det vurderes i høj grad at afhænge af konteksten.
- Projektgruppen finder det interessant, at taksationskommissionen anser fordelene for meget generelle, da netop denne ejendom er en blandt få ejendomme, der er beliggende inden for umiddelbar nærhed af stationen. Til forskel for ejendomme i byen har den omhandlende ejendom få naboejendomme.

7.3 Metrocityringen, Københavns Metro

Københavns Metro blev udvidet med Metrocityringen, hvor ekspropriationerne blev påbegyndt i 2008. Ekspropriationerne til Metrocityringen har lovhjemmel i cityringloven²⁶, hvor der til forskel fra de første etaper af metroen er blevet indført lovhjemmel også at fradrage for generelle fordele i lovens § 13. I bestemmelsen foretages en henvisning til vejlovens § 51, stk. 2 (nuværende § 103, stk. 2). Lovgiveren har ikke tilkendegivet bemærkninger om fradrag for fordele, hvorfor det henstår uvist, hvilke omstændigheder der skal lægges til grund for afgørelser herom. Tilføjelsen

²⁶ Lov om en Cityring, LOV nr 552 af 06/06/2007

af bestemmelsen indikerer imidlertid, at det er lovgiverens intentioner, at det også skal være muligt at foretage fradrag for generelle fordele.

I det følgende afsnit bearbejdes en række kendelser afsagt af Statens Ekspropriationskommission for Øerne. De behandlede kendelser er vedlagt som bilag 14.1.4 - 6.

Lb.nr.	Ejer	Matr.nr. og Ejerlav	Afståelse
Rhp-027	Københavns Kommune	Umatruleret vejareal Vestervold Kvarter, København	Alene erstatning for ulemper
Frk-021	Realea	256 og 257 Sankt Annæ Øster Kvarter, København	32 m ² parkeringsareal
Fb-007	Frederiksberg Centret	239c Frederiksberg	Alene erstatning for ulemper

Tabel 4 - Oversigt over ejendommene.

Rådhuspladsen - lb.nr. Rhp-027

I anledning af anlæggelsen af metrostationen på Københavns Rådhusplads blev der i december 2009 afholdt ekspropriationsforretning om ekspropriation af en terminalbygning samt af to kioskbygninger. Bygningerne var alle beliggende på et umatruleret vejareal på Rådhuspladsen. Ejeren af bygningerne, Københavns Kommune, fremførte synspunktet om, at kommunen til trods for medejerskabet til Metroselskabet burde stilles på samme måde som andre grundejere i den konkrete ekspropriation. Anlægsmyndigheden fremførte synspunktet om, at ekspropriationsanlægget ville medføre fordele for restejendommen, hvorfor der skulle foretages afkortning i erstatningen.

“Advokaten gør gældende, at såfremt ekspropriationskommissionen måtte mene, at Københavns Kommune har krav på erstatning, så kan selskabet foretage fradrag for fordele i ethvert krav vedrørende ”tab af bygningen”, som kommunen måtte have. Der henvises til, at statens betydelige medfinansiering af Cityringanlægget i Københavns Kommune bibringer Københavns Kommune en så ekstraordinær fordel, at denne langt overstiger den værdi, som busterminalen måtte have for kommunen. [...]”

Anlægsmyndigheden ved ekspropriationsforretningen d. 9. december 2009: s. 214. Bilag 14.1.6

Synspunktet om fradrag for fordele blev afvist af kommunen med begrundelsen om, at ekspropriationsanlægget ikke ville bidrage med en værdiforøgelse af restejendommen. Ligeledes var kommunen af den opfattelse, at det burde have en betydning, at kommunen bidrager med 50 procent af anlægsomkostningerne til Cityringen.

Ekspropriationskommissionen fandt, at Københavns Kommune ikke ville lide et tab ved mistede lejeindtægter efter bygningernes nedrivning. Det var samtidig kommunen selv, der havde valgt ikke at genopføre dem, hvorfor at fradrag for fordele ikke ville være relevant. Kommissionen forholdt sig imidlertid alligevel til anliggendet ved kommentaren:

“Selvom spørgsmålet om fradrag for fordele herefter ikke bliver aktuelt, skal kommissionen bemærke, at der efter kommissionens opfattelse ikke ville have været grundlag for at foretage fradrag for de helt generelle fordele, som Københavns Kommune som by vil få af Metroen. Disse helt overordnede fordele må anses for dækket af kommunens andel på 50 % af Metroselskabets samlede udgifter.”

Statsekspropriationskommissionen ved protokolførelse d. 22. december 2009: s. 230. Bilag 14.1.6

Det kan udledes, jf. ovenstående citat, at kommissionen er af den opfattelse, at fordelene, der opnås af anlægsprojektet, er af meget generel karakter, da hele Københavns Kommune vil nyde godt af Metroens tilstedeværelse. Det er bemærkelsesværdigt, at kommissionen vælger at vurdere værdiforøgelsen ved Metroen som helhed, og ikke værdiforøgelsen ved den stationsnære beliggenhed, den konkrete ejendom opnår. Det skal desuden observeres, at kommissionen ikke betragtede kommunen som en almindelig grundejer, og således lagde kommunens medfinansiering på 50 procent til grund for påstanden om, at kommunen selv havde finansieret værdiforøgelsen. Ekspropriationskommissionens afgørelse findes relevant i forhold til afhandlingens overordnede problematik, da kommunerne ofte er medfinansierende på store anlægsprojekter og samtidig også besidder store arealer i byerne. Det kan således have stor betydning for en kommunes samlede anlægsomkostninger, hvis afgørelsen kan betragtes principiel for fremtidige erhvervelser af arealer til anlægsprojekter.

Det skal dog bemærkes, at denne problemstilling ikke bliver aktuel ved Hovedstadens Letbane, da transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner i projektet skal afstå arealer vederlagsfrit til anlæggelsen af letbanen, jf. lov om letbane på Ring 3, § 1, stk. 4²⁷.

Realea - lb.nr. Frk-021

I forbindelse med ekspropriation af arealer til anlæggelse af metrostationen ved Marmorkirken blev der permanent erhvervet et areal på 32 m² af selskabet Realeas ejendom samt en midlertidig erhvervelse af ejendommens parkeringsarealer.

Sagen findes interessant, da den er et eksempel på, at der findes kendelser, hvor der udelukkende fradrages for specielle fordele, til trods for at det i rets- og taksationspraksis tidligere er slået fast, at der kan foretages fradrag for både generelle- og specielle fordele, når der er hjemmelsgrundlag herfor. Kommissionen forholdt sig til anliggendet ved følgende kommentar i kendelsen:

"Med hensyn til den af Metroselskabets anførte betragtning om fradrag for fordele ved beliggenheden umiddelbart op ad den kommende metrostation, finder kommissionen ikke, at Realea nyder sådanne specielle fordele i forhold til de øvrige ejendomme i området, at der bør ske fradrag herfor i en ekspropriationserstatning."
Statsekspropriationskommissionen ved ekspropriationsforretning d. 10. december 2010: s. 256. Bilag 14.1.4

Ovenstående uddrag af kendelsen kan tolkes i to retninger, enten at ekspropriationskommissionen ikke forholdt sig til, om ejendommen ville opnå generelle fordele af ekspropriationsanlægget, eller at bevisbyrden ikke var løftet for generelle fordele. Hjemmelsgrundlaget for at fradrage for både generelle og specielle fordele var imidlertid skrevet direkte ind i cityringloven, jf. lovens § 13, hvor der refereres til vejlovens § 103.

I forhold til kommissionens sammenligning med de andre ejendommers værdistigning kan der drages en parallel til højesteretsdommer Jørgen Trolles fortolkning af princippet om fradrag for fordele, der blev lagt til grund for Blangstedgård-dommen²⁸. Trolle betragtede restejendommens 'merstigning' af et ekspropriationsanlæg som en speciel fordel, og anså således alene fordelene, som de andre ejendomme også ville opnå, som generelle fordele.

²⁷ Lov om letbane på Ring 3, § 1, stk. 4: "Transportministeren, Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. stk. 1, stiller vederlagsfrit de arealer, der er nødvendige for letbanens anlæg og drift, til rådighed for Ring 3 Letbane I/S."

²⁸ Jørgen Trolles fortolkning af princippet om fradrag for fordele er inddraget i diskussionen om generelle fordele, der følger af afsnit 5.4.8 Diskussion af generelle og specielle fordele.

Kommissionens afgørelse i sagen er medvirkende til at stille spørgsmål til, hvordan anlægsmyndigheden løftede bevisbyrden. Anlægsmyndigheden forsøgte at løfte bevisbyrden for generelle fordele ved følgende passus:

“Hvis Ekspropriationskommissionen pålægger Metroselskabet erstatningspligt, fastholder Metroselskabet, at man i denne sag kan foretage fradrag for fordele ved beliggenheden umiddelbart op ad den kommende metrostation”

Statsekspropriationskommissionen ved ekspropriationsforretning d. 10. december 2010: s. 255. Bilag 14.1.4

Anlægsmyndigheden forsøger alene at løfte bevisbyrden med ovenstående argument og fremfører således blot påstanden om, at der skal fradrages for fordele ved ekspropriationsanlægget. Der fremlægges hverken belæg for, at ejendommen opnår specielle eller generelle fordele. Projektgruppen undrer sig over, at det kun er valgt at fremføre påstanden fradrag for fordele og ikke forsøgt at føre en egentlig bevisførelse.

Frederiksberg Centret - lb.nr. Fb-007

Sagen angik, hvorvidt Frederiksberg Centret kunne stille krav om yderligere erstatning som følge af en forlængelse af perioden for anvendelsen af et midlertidigt arbejdsareal på 29 måneder. Arbejdsarealet var beliggende på henholdsvis et kommunalt vejareal syd for centret samt omkring en fredet stationsbygning. Ved erstatningsudmålingen vurderede ekspropriationskommissionen blandt andet, hvorvidt Frederiksberg Centret ville have ret til at råde over arealerne til udeservering, hvorvidt der ville være adgang til offentlig vej, og om den naboretlige tålegrænse var overskredet. Kommissionen fandt på baggrund af de ovennævnte forhold, at der ikke var grundlag for at yde ejeren erstatning.

På trods af dette forholdt ekspropriationskommissionen sig til fradrag for fordele. Kommissionen anførte, at Frederiksberg Centret havde draget fordel af den ‘nære beliggenhed’ i forhold til metrostationen, samt at det oprindeligt var en forudsætning for en høj bebyggelsesprocent. Kommissionen udtalte følgende om den kommende cityringlinje:

“Kommissionen finder, at Frederiksberg Centeret lige siden det blev etableret har draget fordele af den nære beliggenhed i forhold til metrostationen. Således var metrobyggeriet oprindeligt en forudsætning for at centret kunne bygges med den givne bebyggelsesprocent. Det er åbenbart, at centret også vil drage fordele af den nye cityringlinje, som får omstigningsstation ved Frederiksberg Centret. Kommissionen finder ingen grund til at betvivle de trafikmodelberegninger, som er udarbejdet af Tetraplan og fremlagt af Metroselskabet. Kommissionen finder således, at Frederiksberg Centret vil nyde betydelige fordele af den kommende metrostation og den kommende forøgelse af passagerantallet.”

Statsekspropriationskommissionen ved protokoltilførelse den 10. februar 2016, s. 1909. Bilag 14.1.5
(Understreget her)

Kommissionen fandt i medfør af ovenstående begrundelse, at såfremt der skulle ydes en erstatning for forlængelsen af lejeperioden, skulle der foretages et så ‘substantielt fradrag’, at der ikke ville være tale om udbetaling af erstatning.

Anlægsmyndigheden løftede bevisbyrden ved de fremførte forhold om metrostationens betydning for bebyggelsesprocenten for ejendommen samt ved passagertælling. Passagertallet blev opgjort til ca. 12.500 påstigninger i 2015, hvorudfra der kunne beregnes en prognose på 32.300 påstigninger i 2025, efter Metrocityringen og afgangene til Sydhavn og Nordhavn er blevet anlagt. Den store vækst i passagertallet skyldes blandt andet metrostationens status som omstigningsstation, hvor passagerne vil være i stand til at skifte fra den eksisterende metrolinje

og busforbindelserne i området. Frederiksberg Centret vil opnå stor synlighed ved de mange passagerer, som vil få direkte adgang til centret via en transfertunnel. Det anføres samtidig, at 36 procent af kunderne i 2016 kom til centret via metro, hvor det antages at andelen vil stige ved Metrocityringen.

Projektgruppen vurderer, at en undersøgelse af det eksisterende udbud af kollektiv transport og en vurdering af, hvad ekspropriationsanlægget vil bidrage med i form af antal passagerer, kan føre til en velbegrunderet argumentation.

Anlægsmyndigheden fik medhold i påstanden om, at ændringen i bebyggelsesprocenten fra 130 til 150 procent skyldes anlæggelsen af metrostationen, hvilket var hjemlet af ørestadslovens § 15²⁹. På baggrund af denne bestemmelse vedtog Frederiksberg Kommune henholdsvis et kommuneplantillæg og en lokalplan for området i 1993. Frederiksberg Centret blev bygget i 1996, blandt andet ved præmissen om den høje bebyggelsesprocent og med visheden om metroens anlæggelse.

Det er interessant, at plangrundlaget i denne sag lægges til grund for, at der skal foretages fradrag i erstatningen, eftersom det normalt ikke kan føre til fradrag jf. Blangstedgård-dommen. Det må forholde sig sådan, da der i denne sag er fornøden årsagssammenhæng mellem værdistigningen og plangrundlaget, eftersom bestemmelsen om den højere bebyggelsesprocent er en del af lovgrundlaget for ekspropriationsanlægget. Metroanlægget er en forudsætning for ejendommens ændrede planmuligheder, hvilket er dokumenteret i anlægsloven.

Frederiksberg Centret har en metrostation til Frederiksbergbanen beliggende umiddelbart uden for centrets indgang, hvorfor ejendommen allerede havde en stationsnær beliggenhed før anlæggelsen af Metrocityringen. Anlægsmyndigheden løfter dog alligevel bevisbyrden for fordele af ekspropriationsanlægget ved at føre en kvalificeret argumentation. Sagen bevidner derfor om, at selv en ejendom med et højt niveau af kollektiv transport vil stige i værdi som en følge af en ny forbindelse, der øger niveauet af kollektiv transport. Man bør dog hæfte sig ved, at der er specifikke omstændigheder ved anlæggelsen af en omstigningsstation. Forbindelsen til den nye metrolinje tilfører flere passagerer og er derfor ikke alene en opgradering i typen af kollektiv transport fra eksempelvis bus til metro, som man ellers kan antage flere andre stationer er.

7.3.1 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Metrocityringen

- Lovgiver har i anlægsloven eksplicit henvist til vejlovens regler for erstatningsfastsættelse, hvormed der også er lovhjemmel til at foretage fradrag for generelle fordele. Dette ses som et ønske fra lovgiver, til trods for at det ikke er nærmere uddybet i forarbejderne, om at det bør være muligt for de erstatningsfastsættende myndigheder at afkorte i erstatningen.
- Der skal af anlægsmyndigheden fremføres konkrete argumenter for ejendommens værdistigning som følge af ekspropriationsanlægget. Det er ikke tilstrækkeligt blot at fremføre påstanden om fradrag for fordele.
- Synspunktet om, at fordele kan være af så generel karakter, at de kommer en hel egn til gode, lægges til grund for at der ikke skal fradrages.

²⁹ Lov om Ørestaden m.v. § 15. "Frederiksberg Kommune udarbejder med bistand fra Ørestadsrådet et kommuneplantillæg for bebyggelse af Frederiksberg stationsarealer. Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent må ikke overstige 150."

- Der kan fradrages for værdistigninger, som følger af ændrede muligheder i plangrundlaget, når denne er hjemlet i anlægsloven for ekspropriationsanlægget.
- Bevisbyrden for en forbedret kollektiv transport, selv ved ejendomme hvor det eksisterende niveau er højt, kan løftes ved en kvalificeret argumentation. Som belæg herfor kan der foretages en undersøgelse af, hvilken passagertilstrømning det nye jernbaneanlæg vil medføre.

7.4 Aarhus Letbane

Aarhus Letbane er det første letbaneprojekt i landet, og ekspropriationerne til erhvervelse af areal og rettigheder blev påbegyndt i 2013. I nærværende kapitel bearbejdes en række taksationskendelser fra anlægsprojektet, og alle ekspropriationskendelserne er anket af lodsejerne. Disse er vedlagt som bilag 14.1.21 - 24.

Det er væsentligt i denne sammenhæng, at der i ingen af de fire sager fradrages for fordele i ekspropriationserstatningen. Det er iøjnefaldende, at hverken taksations- eller ekspropriationskommissionen i bemærkningerne til kendelserne på intet tidspunkt omtaler fradrag for fordele, til trods for at anlægsmyndigheden fremfører dette for taksationskommissionen.

I det følgende vil det væsentligste for sagerne og anlægsmyndighedernes argumentation fremhæves, eftersom hverken lodsejerne, ekspropriationskommissionen eller taksationskommissionen forholder sig til fordele.

Indledningsvis undersøges tre sager, som vil beskrives samlet, eftersom sagerne har lignende omstændigheder og lignende beliggenheder. Desuden er anlægsmyndighedens argumentationen for taksationskommissionen om fordele nær identisk, og samtidig er kendelserne endt med samme udfald ift. afkortning for fordele. Endeligt gennemgås en sag, hvor fordelene ved ekspropriationsanlægget er interessante set i lyset af ejendommens byudviklingspotentiale, ligesom anlægsmyndigheden fremfører en mere grundig argumentation for fordele i denne sag.

Anlægsloven til grund for letbanen er Lov om Aarhus Letbane³⁰, hvor lovens § 22 hjemler afkortning i erstatningen for fordele af ekspropriationsanlægget ved henvisning til vejlovens § 51, stk. 2.

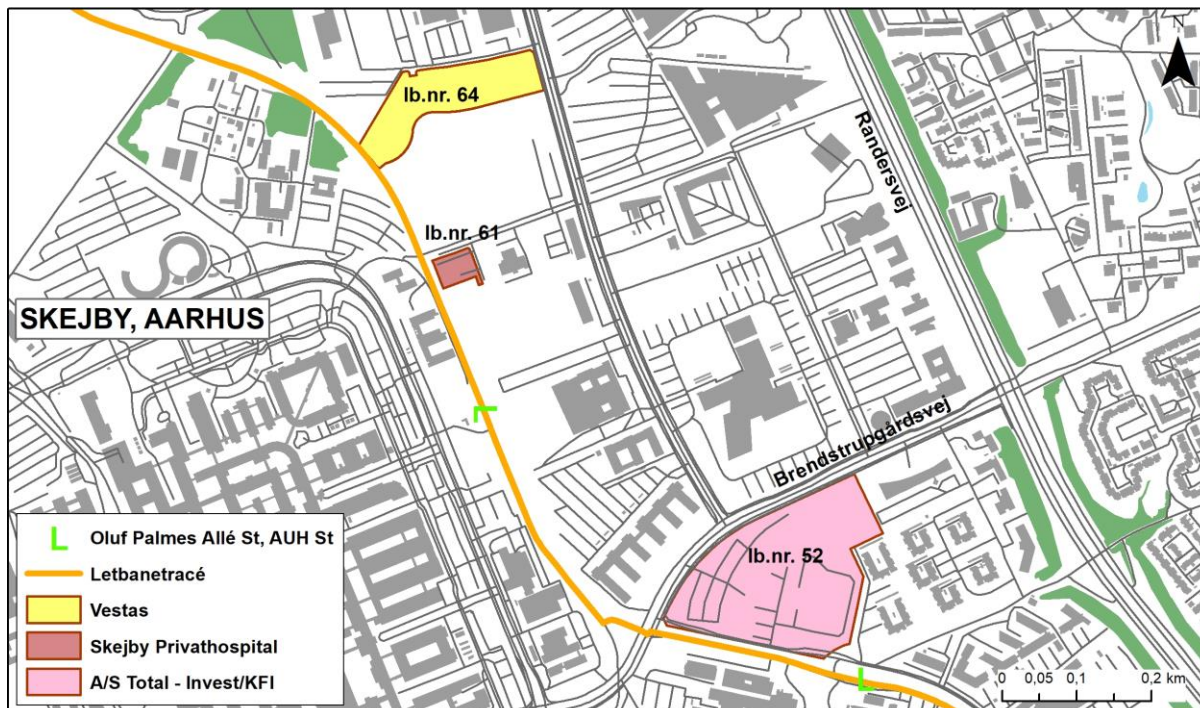
7.4.1 Kendelser vedr. erhvervsejendomme

Der foretages indledningsvis en kort præsentation af de tre ejendommene og sagsfremstilling i den enkelte sag, hvorefter argumentationen om fradrag for fordele undersøges. Der er tale om følgende kendelser og ejendomme. Ejendommenes placering er vist på nedenstående kort.

Lb.nr.	Ejer	Matr.nr. og Ejerlav	Taxkendelse	Arealafståelse
52	A/S Total - Invest /KFI	35 Skejby, Århus Jorder	TA III 8 /13	1.880 m ²
61	Skejby Privathospital	50 Skejby, Århus Jorder	TA III 8 /13	1.080 m ²
64	Vestas Wind Systems A/S	6aa Skejby, Århus Jorder	TA III 8 /13	2.155 m ²

Tabel 5 - Overblik om de berørte ejendomme.

³⁰Lov om Aarhus Letbane, LOV nr 432 af 16/05/2012



Figur 13 - Aarhus Letbane og de tre omtalte ejendomme i Skejby, Aarhus.
(Egen produktion med geodata fra GST, 2018)

Ekspropriationskendelserne er alle afsagt 11. juni 2013 af Statsekspropriationskommissionen for Jylland og alle efterprøvet af Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland d. 13. december 2013. Kendelserne findes i bilag 14.1.21 - 23.

A/S Total - lb.nr. 52

Erhvervsejendommen på 42.429 m², der er beliggende i byzonen i den nordlige del af Aarhus, skulle i forbindelse med etableringen af letbanen afstå 1.880 m². Ekspropriationskommissionen havde i juni 2013 fastsat en arealerstatning på 3.296.500 kr. inklusiv ulempeerstatning, som lodsejeren ønskede efterprøvet ved taksationskommissionen. Taksationskommissionen fastsatte i december 2013 en arealerstatning på 1.250 kr. pr. m² til samlet 2.350.000 kr., hvortil kommissionen pointerede, at erstatningen inkluderede værdien af bebyggelsesmulighederne fastsat i den gældende lokalplan for ejendommen. Desuden fastsatte kommissionen, at der ikke ville erstattes for forventningsværdi til arealet, som var en direkte følge af letbanens anlæg og placering i overensstemmelse med de almindelige ekspropriationsretlige principper.

Skejby Privathospital - lb.nr. 61

Erhvervsejendommen på 11.000 m², der benyttes som privathospital, er beliggende i byzonen og skulle afstå 1.080 m². Ekspropriationskommissionen fastsatte erstatningen til 1.026.000 kr. for arealet, hvilket inkluderede samtlige ulemper og tab af byggeret. Ejeren ønskede denne efterprøvet ved taksationskommissionen, hvor ejerens erstatningskrav principalt lød på 1.481 kr. pr. m². Anlægsmyndigheden nedlagde erstatningskrav på 350 kr. pr. m² for arealet i overensstemmelse med den offentlige ejendomsvurdering og 250 kr. pr. m² for den tabte byggeret, samt en række mindre poster til i alt 678.086 kr. Anlægsmyndigheden fremhævede, at

ekspropriationskommissionen uden nogen dokumentation fastsatte en erstatning for det afståede areal 100 procent højere end den offentlige vurdering.

Taksationskommissionen fastsatte arealerstatningen til 800 kr. pr. m², hvor denne inkluderede værdien for tabt byggeret. Den samlede erstatning inkl. ulemper lød på 864.000 kr.

Vestas - lb.nr. 64

Vestas Wind Systems ejede erhvervsejendommen på 50.347 m², der var beliggende i byzonen, hvorfra de skulle afstå 2.155 m². Ekspropriationskommissionen fastsatte erstatningen til 500 kr. pr. m², svarende til 1.077.500 kr. for arealet, hvilket inkluderede samtlige ulemper. Taksationskommissionen fastsatte arealerstatningen til 600 kr. pr. m², svarende til 1.293.000 kr.

Fradrag for fordele i sagerne

Anlægsmyndigheden nedlagde ved de tre ovenstående ejendomme indledningsvis påstand om den samlede ekspropriationserstatning for den pågældende ejendom, hvorefter erstatningens delelementer blev uddybet. Under punktet 'areal' i det skriftlige indlæg blev følgende argumenter fremført:

"Det fremgår af Lov om anlæg af Aarhus Letbane, § 22, stk. 4, at vejlovens bestemmelser om fradrag i erstatningen for fordele (vejlovens § 51, stk. 2), finder anvendelse. Det er Letbanens opfattelse, at dette princip finder anvendelse i denne sag.

Det er Aarhus Letbanes opfattelse, at etableringen af letbanen er meget attraktiv for ejere af erhvervsejendomme i det nordlige Aarhus, der nu får en helt ny og unik mulighed for at tilbyde lejerne og brugerne en moderne og effektiv kollektiv transport lige til døren.

Det er utvivlsomt, at denne udbygning af den kollektive trafik vil medføre stigninger i ejendomsværdien. Undersøgelser fra København viser, at prisen på fast ejendom stiger med 1,3 % for hver 100 m man kommer tættere en Metrostation inden for en radius af én kilometer.

Denne værdistigning af skabt af en stor offentlig investering i kollektiv trafik, og det offentlige skal naturligvis ikke via erstatningen betale for denne værdistigning "en gang til"."

Aarhus Letbanes argumentation for taksationskommissionen i sagerne mod lb.nr. 52, 61 og 64. Bilag 14.1.21 - 23

Aarhus Letbanes argumentation for at der skulle afkortes i erstatningen beror således på:

- At letbanen er meget attraktiv for erhvervsejendomme i det nordlige Aarhus.
- Ejerne får en ny form for kollektiv transport af moderne og effektiv karakter.
- Restejendommene vil stige i værdi som følge af letbanens tilstedeværelse, med henvisning til et, efter anlægsmyndighedens overbevisning, sammenligneligt forhold med værdistigninger på op mod 13 procent, dog proportionelt faldende med afstanden fra stationen.
- At det ikke kan være rimeligt, at det offentlige skal betale 'to gange' for den af ejerne oplevede værdistigning på deres ejendomme.

Anlægsmyndigheden benytter IFRO-rapporterne i sin argumentation, men relaterer dog ikke rapporternes resultat til den konkrete ejendom. Projektgruppen vurderer at anlægsmyndigheden ikke får det fulde udbytte af derved.

Hverken lodsejernes advokater i deres argumentation eller taksationskommissionen i sin kendelse forholdt sig til fradrag for fordele. Det antages, at taksationskommissionen i de tre sager ikke har vurderet anlægsmyndighedens argumentation som en 'relevant indsigelse', eftersom de

ikke har taget stilling til det frembragte om afkortning i ekspropriationserstatningen. Projektgruppen stiller sig uforstående herfor, og kan henvise til ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, der fastsætter, at kendelserne skal være begrundede, og at kommissionen tager stilling til de frembragte påstande. Det havde ligeledes været gavnligt for retsstillingen, hvis kommissionen havde beskrevet bevæggrundene, der lå til grund for afgørelsen.

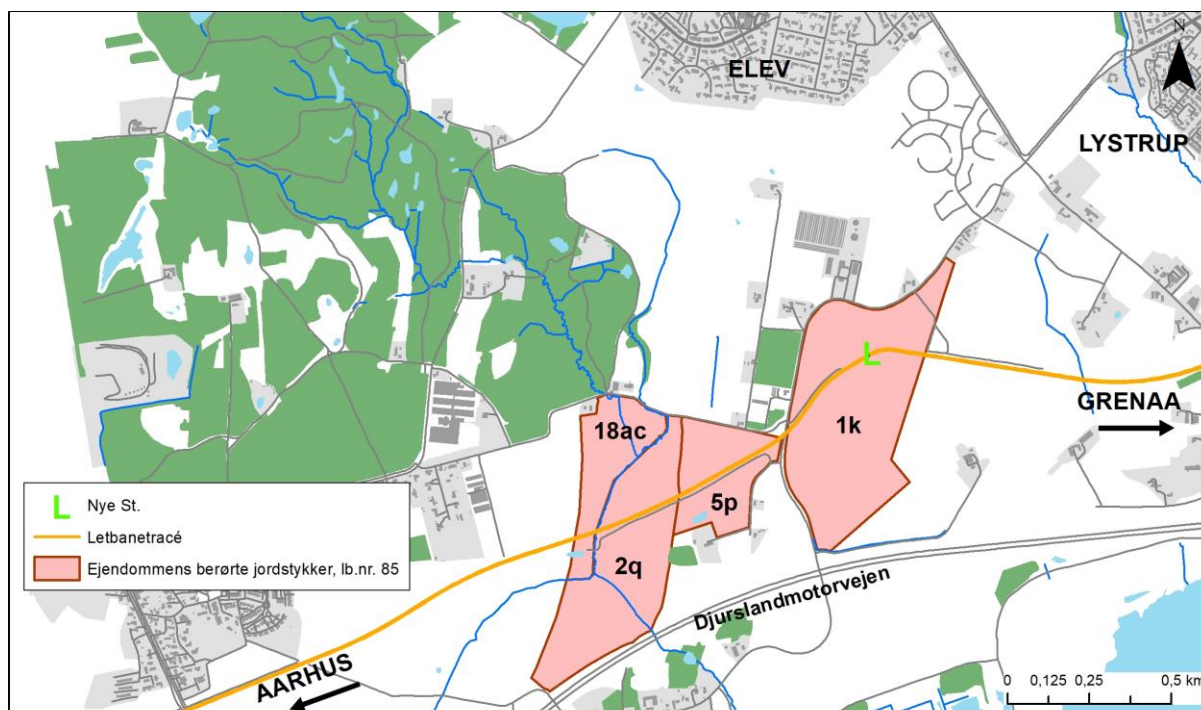
7.4.2 Kendelse vedr. en byudviklingsejendom

Elev - lb.nr. 85

Denne sag adskiller sig fra de tre ovenstående, da den omhandler en ejendom, hvor der er planlagt byudvikling. Sagen adskiller sig også ved, at anlægsmyndigheden benytter andre argumenter ift. at afkorte ekspropriationserstatningen, og vedrører en landbrugsejendom på 159 ha, der er beliggende nord for Aarhus. Ved ekspropriationen skulle ejendommen afstå ca. 4 ha til fordel for etablering af letbanen, der skærer på tværs af ejendommen. På en del af ejendommen havde en privat ejendomsudvikler planlagt byudvikling for 'den nye by ved Elev' og i september 2009 sikret sig køberet til byudviklingsarealerne til 450 kr. pr. m² ekskl. moms. Arealet var udlagt i Aarhus Kommuneplan 2009 som perspektivareal til fremtidig boligbebyggelse.

Lb.nr.	Ejer	Matr.nr. og Ejerlav	Taxkendelse	Arealafståelse
85	Torben Ladefoged Sørensen	1k, 2q og 5p Terp, Århus Jorder samt 18ac Lisberg, Århus Jorder	TA III 7 /13	40.015 m ²

Tabel 6 - Overblik om den berørte ejendom.



Figur 14 - De berørte jordstykker på ejendommen. En del af ejendommen, hele matr.nr. 1k samt en del af matr.nr. 5p Terp, Århus Jorder, er udpeget til byudvikling, mens de resterende berørte jordstykker fortsat vil blive benyttet til landbrugsmæssige formål. (Egen produktion, geodata fra GST, 2018)

Ekspropriationskommissionen fandt ved kendelse af 7. januar 2013, at erstatningen for det eksproprierede areal og de tilhørende ulemper skulle fastsættes til 2.700.000 kr. Kommissionen begrundede blandt andet dette med, at byudviklingen havde så lange fremtidsperspektiver, at der ikke kunne knyttes forventningsværdi til arealerne. Der blev ikke afkortet for fordele i erstatningen. Lodsejeren, der var repræsenteret af samme advokat som den private ejendomsudvikler, ønskede kendelsen efterprøvet ved taksationskommissionen. Advokaten fremførte, at lodsejeren accepterede den landbrugsmæssige ulempeerstatning, men ikke accepterede erstatningen for arealerne, som ejendomsudvikleren havde påtænkt inddraget i byudviklingen, eftersom der var knyttet en væsentlig forventningsværdi til disse. Lodsejeren fremsatte krav om en samlet erstatning på 7.140.750 kr., fremkommet blandt andet ved en arealerstatning for arealet påtænkt til fremtidig byudvikling på 350 kr. pr. m². Anlægsmyndigheden nedlagde for taksationskommissionen principalt påstand om stadfæstelse af ekspropriationskommissionens kendelse og subsidiært påstand om at erstatningen skulle fastsættes til 0 kr.

Det stridende punkt mellem parterne var værdiansættelsen af arealerne, og om erstatningen skulle afkortes som følge af fordele. Lodsejerens advokat gjorde det gældende, at arealet var tilknyttet en betydelig forventningsværdi, og at erstatningen fastsat af ekspropriationskommissionen ikke udgjorde fuldstændig erstatning. Advokaten fremhævede, at ejendomsudvikleren havde arbejdet på det foreliggende projekt siden 2008, og at letbanen ikke ville være kommet til området, hvis ikke ejendomsudvikleren havde udformet udviklingsplanerne. Lodsejeren tolkede kendelsen, som om erstatningen på 50 kr. pr. m² for byudviklingsarealet var fastsat på baggrund af en arealpris på 20 kr. pr. m² for landbrugsjorden, tillagt en forventningsværdi på 30 kr. pr. m². Der blev blandt andet henvist til et lignende perspektivareal, endda uden konkrete planer modsat det omhandlede areal, som Aarhus Kommune havde opkøbt til 86 kr. pr. m², og dermed en væsentlig højere pris end den i området gængse værdisætning af landbrugsjord.

Lodsejer forholdt sig ikke til fradrag for fordele, men argumenterede udelukkende for at arealerne var tilknyttet forventningsværdi.

Anlægsmyndigheden forholdt sig ikke direkte til, hvorvidt arealet var tilknyttet forventningsværdi, men argumenterede i stedet for, at letbanen var en forudsætning i kommunens samlede plan for byudviklingsområdet, og at letbanen havde flyttet sin linjeføring og standsningssted for at imødekomme byudviklingen.

Vedrørende førstnævnte påstand argumenterede anlægsmyndigheden, at letbanen var en forudsætning for kommunens samlede plan for byudviklingsområdet, samt at letbanens tilstedeværelse bidrog til områdets nødvendige infrastruktur, og at de eksproprierede arealer økonomisk ikke havde nogen betydning for ejendommens udnyttelsesmuligheder til byformål, eftersom anlægsmyndigheden betragtede dette infrastruktur anlæg som en nødvendighed i et byudviklingsområde på linje med grønne rekreative områder og fællesarealer.

I forhold til sidstnævnte fremhævede anlægsmyndigheden, at denne havde flyttet både banens linjeføring og standsningssted mod nord for at kunne skabe bedre forudsætninger for den fremtidige byudvikling. Følgerne af disse ændringer havde medført en større anlægsudgift, som letbanen havde påtaget sig. Flytningen af linjeføringen medførte, at letbanens samlede udstrækning blev udvidet med minimum 150 m, svarende til en yderligere anlægsudgift på ca. 1.800.000 kr.

Taksationskommissionen tiltrådte ekspropriationskommissionens afgørelse, og erstatningen forblev fastsat til 2.700.000 kr. Taksationskommissionen bemærkede i forbindelse med kendelsen, at de af lodsejeren frembragte handler, købstilbud og købsaftaler alle var af dato, efter letbanens omtrentlige linjeføring blev offentliggjort. På baggrund heraf fandt kommissionen, at forventningsværdien var en direkte følge af letbanens anlæg og placering, hvorfor der ikke skulle erstattes for forventningsværdi til arealet i overensstemmelse med de almindelige ekspropriationsretlige principper.

Fradrag for fordele i sagen

Anlægsmyndigheden indledte sin argumentation for taksationskommissionen med følgende påstand: *“Der lides ikke noget tab ved anlæg af infrastruktur ved byudvikling”*. Der er således ikke noget tvivl om letbaneselskabets holdning til fordele, specielt taget i betragtning af deres subsidiære påstand om en erstatning på 0 kr.

Anlægsmyndigheden argumenterede i højere grad end i de ovenstående sager for, at erstatningen skulle afkortes, ved argumenter om den økonomiske gevinst ejeren opnår ved den fremtidige byudvikling, hvoraf realiseringen påhvilede letbanens anlæggelse. Der henvises til byudviklingsselskabets købsret, der omfatter ca. 107 ha med en aftalt kvadratmeterpris på 450 kr., hvortil det bemærkes, at såfremt købsoptionen udnyttes i sin helhed, er der tale om en købssum på nær en halv milliard kroner.

Anlægsmyndigheden fremhævede, at de økonomiske fordele, ejeren opnår, langt overstiger værdien af arealafståelsen. I det følgende omtales generelle fordele ligeledes. Understregningerne i citatet uddybes længere nede.

“Ejerens økonomiske fordele overstiger værdien af arealafståelsen

Ved den foretagne delekspropriation af ejendommen, må ejendommen således afgive et areal til letbanen, der bliver gennemført som led i kommunens samlede plan for byudviklingen syd for Elev, der tillige medfører, at der på restejeendommen kan opføres et helt nyt boligområde med boliger, butikker m.v. De økonomiske fordele herved for ejeren af restejeendommen overstiger klart det tab, han er påført ved arealafståelsen til letbanen. Uagtet at der også er få andre ejendomme i området som vil opnå lignende fordele som følge af kommunens samlede plan for byudvikling syd for Elev, findes restejeendommens økonomiske fordele ved at kunne opføre et helt nyt byområde, der kan sælges med fortjeneste, at være af en så specifik og håndgribelig karakter, at de økonomiske fordele skal fradrages i den erstatning, der tilkommer ejeren af restejeendommen i anledning af arealafståelsen. Da dette erstatningsbeløb utvivlsomt vil være mindre end værdien af de nævnte fordele, har ejeren af restejeendommen ikke krav på erstatning for arealafståelsen.”

Aarhus Letbanes argumentation for taksationskommissionen i sagen ved lb.nr. 85, s. 8. Bilag 14.1.24.

(Understreget her)

Anlægsmyndighedens argumentation for at løfte bevisbyrden for afkortning beror på:

- Letbanestationens placering centralt i et endnu ubebygget område medfører, at den kollektive transport kan bygges op om stationen.
- Letbanens tilstedeværelse medfører en højere udnyttelsesgrad end ellers muligt, hvilket hæver byudviklingsområdets økonomiske værdi.
- Letbanen medfører specielle fordele af en ikke ubetydelig karakter som følge af standsningsstedets centrale placering i byudviklingens etape 2. Letbanens tilstedeværelse, og særligt standsningsstedet, øger ejendommens byudviklingsmuligheder og har bevirket en særdeles høj pris for købsretten til arealet.

- Letbanen medfører generelle fordele som følge af kommunens samlede plan for byudviklingen, hvilket der skal afkortes for, uanset at fordelene også kommer andre ejendomme i området til gode.
- Fordelene er af *‘så specifik og håndgribelig karakter’*, at de skal afkortes i erstatningen.
- Erstatningen for arealafståelsen bør frafalde, eftersom fordelene, letbanen påfører restejendommen, er af større økonomisk værdi end værdien af det afståede.
- Letbanen skal ikke finansiere værdistigningen, denne tilfører området.
- Værdistigningen skal inddrages i vurderingen af ekspropriationserstatningen, således at arealerne erstattes, som om letbanen ikke kom.

I det ovenstående citat er en del af anlægsmyndighedens argumentation understreget. Dette er gjort, eftersom det er en direkte kopi af Overtaksationskommissionen for Hovedstadsområdet og Bornholms bemærkninger i kendelsen ved Islands Brygge-sagen (KFE 13.177)³¹. I sagen blev ejeren ikke tildelt erstatning for det foretaget indgreb, da kommissionen fandt, at fordelene, restejendommen opnåede ved anlægsprojektet, oversteg ulemperne ved arealafståelsen. Det er således valgt at benytte en erstatningsfastsættende myndigheds argumentation som bevæggrund for, at fradrag for fordele skal finde anvendelse i nærværende sag.

Det kan imidlertid vække undren, at anlægsmyndigheden refererer til en ekspropriation til vejforlægning i forbindelse realiseringen af en lokalplan, der skulle ændre områdets anvendelse fra industrikanter til boligområde. Sagerne har dog på trods af forskellig ekspropriationshjemmel og plangrundlag lignende omstændigheder, eftersom begge ekspropriationsanlæg er led i kommunens plangrundlag, som muliggør realiseringen af nye bebyggelsesmuligheder.

Ejeren af ejendommen i Islands Brygge-sagen opnåede som følge af vejanlægget, der var en forudsætning for realiseringen af lokalplanen, muligheder for et øget antal byggeretskvaadrater. I Elev-sagen opnåede ejeren efter anlægsmyndighedens overbevisning mulighed for at udvikle det fremtidige byområde, eftersom letbanen udgør en del af det for udviklingsområdet nødvendige infrastruktur, samt at letbanens etablering *“er en forudsætning for kommunens samlede plan for byudviklingen”* (Anlægsmyndigheden i Elev-sagen, s. 7, bilag 14.1.24).

Plangrundlaget og ekspropriationsanlægget i de to sager er dog markant forskellige. I Islands Brygge-sagen eksproprieres der til et vejanlæg, og dermed den nødvendige vejadgang, som muliggør gennemførelsen af den pågældende lokalplan, mens der i Elev-sagen eksproprieres til et kollektivt infrastrukturanlæg, der af anlægsmyndigheden vurderes nødvendig for et områdes byudvikling i henhold til en kommuneplans retningslinjer. Der kan imidlertid stilles spørgsmål ved anlægsmyndighedens argumentation om, at letbanen er en forudsætning for kommunens plan for byudviklingsområdet. Svaret på spørgsmålet må findes i kommunens planafdeling. Kunne byudviklingen for området havde fundet sted uden letbanens tilstedeværelse? De fremtidige ejendomme skal udstykkes med fornøden vejadgang, jf. udstykningslovens § 18, stk. 1, hvilket betyder, at letbanens tilstedeværelse kan betragtes som *‘nice to have’* frem for at have karakter af *‘need to have’*. Projektgruppen er af den opfattelse, at det burde være muligt at lave byudvikling i nærheden af Aarhus, uden at en letbane skal udgøre den nødvendige infrastruktur for området. Anlægsmyndigheden argumenterer for fradrag for fordele ved den lånte argumentation (fremhævet med understregning), at letbanens tilstedeværelse er en præmis for byudviklingen:

³¹ Se afsnit 5.4.7 Islands Brygge-sagen.

"Uagtet at der også er få andre ejendomme i området som vil opnå lignende fordele som følge af kommunens samlede plan for byudvikling syd for Elev, findes restejeendommens økonomiske fordele ved at kunne opføre et helt nyt byområde, der kan sælges med fortjeneste, at være af en så specifik og håndgribelig karakter, at de økonomiske fordele skal fradrages i den erstatning, der tilkommer ejeren af restejeendommen i anledning af arealafståelsen."

Aarhus Letbanes argumentation for taksationskommissionen i sagen mod lb.nr. 85. Bilag 14.1.25. (Understreget her)

Projektgruppen vurderer, at anlægsmyndighedens argumentation ville have fremstået mere kvalificeret, hvis det i stedet var fremført, at det var letbanen og det tilhørende standsningssted, som ville medføre fordelene ved et mere attraktivt byudviklingsområde. Havde anlægsmyndigheden i stedet fremført argumentet om, at den af letbanen tilførte værdistigning ved en station centralt placeret i det kommende byudviklingsområde, som den primære påstand for fradrag i erstatningen, vurderes det, at kriteriet om årsagssammenhæng ville være opfyldt. Der ville være årsagssammenhæng til en værdistigning ved en stationsnær beliggenhed. Der kan jf. Blangstedgård-dommen ikke fradrages for den værdistigning der følger af planlægningen, eftersom der ikke er årsagssammenhæng mellem ekspropriationsanlægget og planlægningen.

Det er svært at vurdere kvaliteten i anlægsmyndighedens argumenter, eftersom kommissionen ikke forholder sig til disse. Det kan dog udledes, at argumenterne i de pågældende sager ikke har været stærke nok til at løfte bevisbyrden, eftersom taksationskommissionen ikke finder, at der kan afkortes i ekspropriationserstatningerne. Samlet set kan det dermed på baggrund af taksationskommissionens kendelser udledes, at der i de ovenstående sager ikke er fordele tilknyttet letbanen og dennes standsningssted, der berettiger et fradrag.

7.4.3. Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Aarhus Letbane

- Taksationskommissionen forholder sig ikke til emnet i sine kendelser og tager dermed jf. kendelsernes ordlyd, hvad der er blev forelagt kommissionen af anlægsmyndigheden. Det er imidlertid også en stillingtagen, når kommissionen finder, at der ikke kan fradrages i erstatningen – uden dog at anføre belægget herfor.
- Anlægsmyndighedens bevisbyrde er ikke løftet, hvormed det må udledes, at argumenterne ikke har været stærke nok. Det bemærkes dog af projektgruppen, at brugbarheden af argumenterne reelt kan være god nok. Dette må dog henstå uvist, eftersom taksationskommissionen ikke forholder sig til argumenterne i kendelserne, hvorfor disse ikke er valideret.
- Anlægsmyndigheden argumenterer i et begrænset omfang for fordele. Værdistigningen baseres til dels på IFRO-rapporterne samt på, at den stationsnære kollektive transport er af moderne og effektiv karakter. Det anbefales af projektgruppen, at anlægsmyndigheden kvantificerer restejeendommens værdistigning ud fra de teoretiske værdier af IFRO-rapporterne, da de teoretiske værdier er en rettesnor for ejendommens værdistigning.
- Projektgruppen finder, at det er en god strategi, at anlægsmyndigheden inddrager argumenter, som tidligere har ført til, at bevisbyrden for fordele er løftet, hvis restejeendommene vil opnå værdistigninger af samme årsager. Det er afgørende, hvad der vil bidrage til restejeendommens værdistigning.
- Anlægsmyndighedens argumentation kunne have fremstået mere kvalificeret, hvis der alene var fremført argumenter, hvortil der var årsagssammenhæng mellem ekspropriationsanlægget og værdistigningen, og således ikke mellem planlægningen og værdistigningen.

7.5 Odense Letbane

Odense er det andet sted i landet, hvor der etableres letbane. Ekspropriationerne til erhvervelse af areal og rettigheder påbegyndtes i 2016.

Odense Letbane anlægges i medfør af anlægsloven Lov om Odense Letbane.³² Lovens § 6, stk. 5, henviser til vejlovens § 51, stk. 1 og 2, for hjemmel til afkortning i erstatningen for fordele ved ekspropriationsanlægget. Vejlovens regel om afkortning er imidlertid, som beskrevet i *afsnit 4.2 Retligt grundlag for fastsættelse af ekspropriationserstatning*, blevet flyttet til lovens § 103. Samtlige kendelser er vedlagt i bilag 14.1.

Det er valgt at fremhæve to ekspropriationskendelser, hvor ekspropriationskommissionen finder, at der er grundlag for at fradrage i ekspropriationserstatningen for fordele, restejeendommen opnår ved ekspropriationsanlægget.

Det er desuden valgt at fremhæve tre ud af de fjorten kendelser, der omhandler fradrag for fordele, som taksationskommissionen har afsagt kendelse for. Disse tre sager omhandler tre naboejendomme med lignende omstændigheder, men hvor udfaldet ift. afkortning af erstatningen peger i forskellige retninger.

Fælles for sagerne, der er prøvet ved taksationskommissionen, er, at anlægsmyndighedens materialesamling og argumentation i sagerne er særdeles fyldestgørende med op mod 1.000 sider pr. sag.

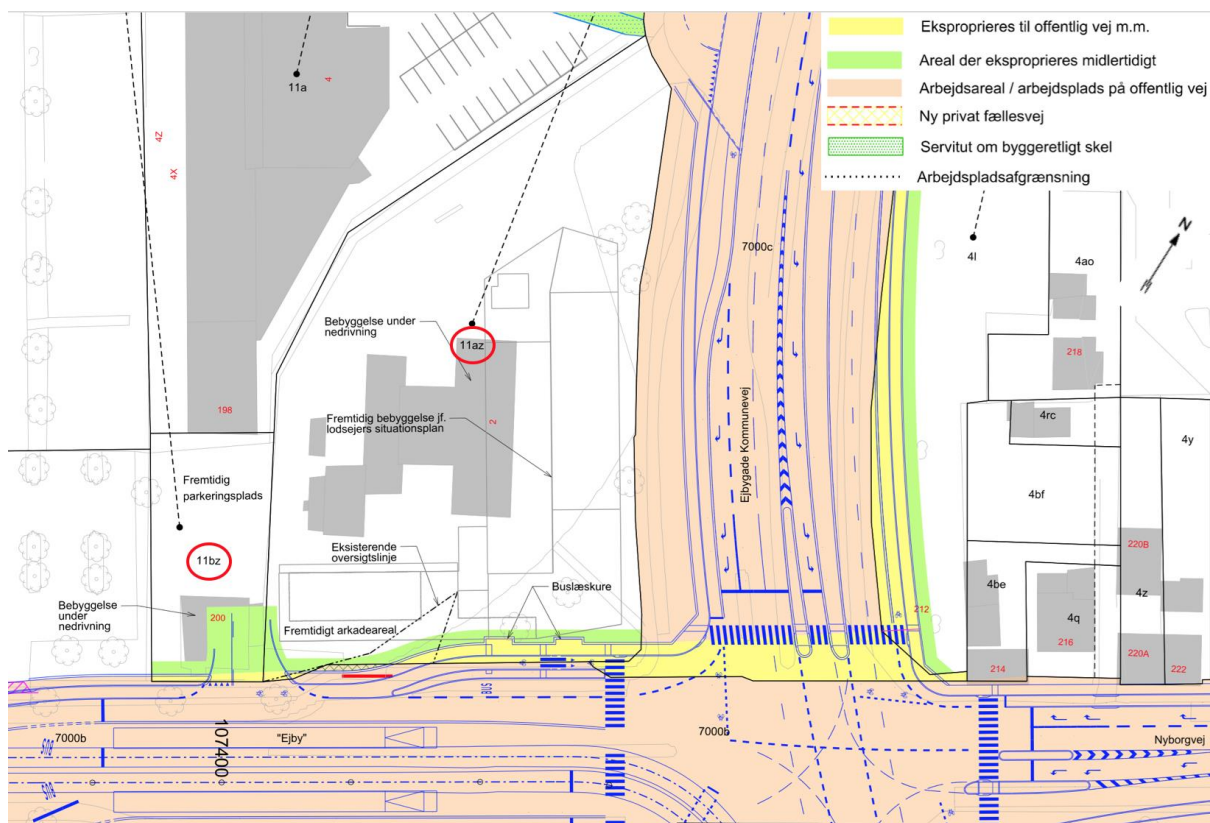
Amstrup - lb.nr. 204 og 205

D. 2. januar 2017 afsagde Statsekspropriationskommissionen for Jylland kendelse i to sager. Sagerne behandles sammen, da lodsejeren ejer begge ejendomme og kommissionens ordlyd i forhandlingsprotokollen for de to løbenumre er nær identisk. Nedenfor følger en kort beskrivelse af ejendommene, disses placering og de foretagne indgreb:

Lb.nr.	Ejer	Matr.nr. og Ejerlav	Arealafståelse
204	Amstrup & Baggesen Entreprise A/S	11bz Ejby, Odense Jorder	25 m ²
205	Amstrup & Baggesen Entreprise A/S	11az Ejby, Odense Jorder	125 m ²

Tabel 7 - Oversigt over de to naboejendomme.

³² Lov om Odense Letbane, LOV nr 151 af 18/02/2015



Figur 15 - Udsnit fra ekspropriationsplan, 'Arealfortegnelse 9'. Jordstykkerne 11az og 11bz Ejby, Odense Jorder er beliggende umiddelbart nord for letbanestationen 'Ejby'. Planen er tilpasset. Oprindeligt kildemateriale: (Odense Letbane, 2016a)

Ejendommene er beliggende i den sydøstlige del af Odense og ligger i byzone. Til ekspropriationsforretningen nedlagde ejerne ikke en egentlig erstatningspåstand, mens anlægsmyndigheden nedlagde påstand om, at erstatningen skulle frafalde som følge af fordelene af letbanen. Ejerne havde erhvervet ejendommene som et led i et byggeprojekt, hvor den eksisterende bebyggelse skulle fjernes for at muliggøre byggeri af boliger og butikker i stedet. Projektet var på ekspropriationstidspunktet myndighedsbehandlet, ligesom nedrivningen af den eksisterende bebyggelse var påbegyndt. Anlægsmyndigheden fremlagde uddrag af lokalplanen for området, der var foranlediget af lodsejeren, og som indeholdt argumenter om fordelene ved den stationsnære placering.

Kommissionen fastsatte en erstatning for det afståede areal på 300 kr. pr. m², svarende til 7.500 kr. Kommissionen bemærkede dog, at der var truffet afgørelse om, at erstatningen skulle afkortes som følge af de fordele, restejendommen ville opnå ved letbanens etablering, med følgende argumentation:

"Kommissionen har ved afgørelsen fundet, at anlæg af letbanen og placeringen af letbanestationen på kommunevej Nyborgvej umiddelbart ud for ejendommen vil medføre en fordel for ejendommen set i forhold til stationens umiddelbare nærhed til ejendommen sammenholdt med ejendommens fremtidige karakter som dels en beboelsejendom og dels en ejendom med butikker."

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, 2. januar 2017, 54. hæfte, lb.nr. 204. Bilag 14.1.3 (Understreget her)

På baggrund af ovenstående fandt kommissionen, at ekspropriationserstatningen skulle fastsættes til 0 kr. I vurderingen af restejendommens fordele som følge af

anlægsmyndigheden, at ejeren af ejendommen ikke ville opleve et 'nettotab' som følge af letbanens anlæg, hvorfor det ikke var rimeligt, hvis der skulle ydes erstatning til lodsejeren. Anlægsmyndigheden argumenterede for, at fordelene ved anlægget efter deres opfattelse oversteg tabet forbundet med arealafståelsen, hvorfor erstatningen burde bortfalde med henvisning til anlægslovens § 6, stk. 4. Anlægsmyndigheden fremhævede, at arealet i Odenses 'Kommuneplan 2013-2025' var udlagt til blandet bolig og erhverv, og at årsagen til dette var som følge af letbanens etablering. Anlægsmyndigheden fremhævede, at de fleste anlægslove, inklusiv den gældende for Odense Letbane, indeholder hjemmel til at afkorte i ekspropriationserstatningen for både specielle og generelle fordele med henvisning til Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H). Til indlægget anførte lodsejeren, at der var tale om så generelle fordele, der kom området og hele Odense til gode, hvorfor ejeren fandt det useriøst, at han som berørt lodsejer skulle betale for letbanens placering, som han ikke skulle have ydet en betaling til, hvis det havde været placeret på et naboareal³³.

Ekspropriationskommissionen fastsatte en erstatning for det afståede areal på 250 kr. pr. m² for alle tre ejendomme. Kommissionen bemærkede dog, at der var truffet afgørelse efter stemmeflertal om, at der skulle fradrages i erstatningen for de fordele, restejeendommen ville opnå som følge af letbanen. Et flertal på fire ud af kommissionens fem medlemmer fandt, at der skulle ske et fradrag på 10 procent af den fastsatte erstatning. Mindretallet fandt, at fradraget i erstatningen skulle fastsættes til 20 procent af erstatningen.

Kommissionen har ved afgørelsen fundet, at anlægget af Odense Letbane og placering af letbanestationer på dels Hestehaven og dels Hjallesø Station vil medføre en fordel for den samlede ejendom set i forhold til stationernes nærhed til ejendommen. Videre har kommissionen lagt vægt på, at det af ejeren er oplyst, at den samlede ejendom ønskes udviklet til beboelse, og at det af ejeren planlægges, at der skal etableres et beboelsesområde på ca. 50.000 m² på den samlede ejendom. Kommissionen har ladet indgå, at der ikke foreligger lokalplan eller byggetilladelse eller anden relevant myndighedsgodkendelse til det af ejeren skitserede projekt, men kommissionen finder, at der henset til arealets karakter, de af ejeren givne oplysninger, områdets karakter, kommuneplan 2013-2025, hvoraf fremgår blandt andet, at Odense Kommune vil se velvilligt på omdannelse og tættere byggeri inden for 400 meter fra det planlagte letbanenet, der kan indpasses på forsvarlig vis i de lokale omgivelser, at der er tale om sådanne forhold, at disse kan begrunde et fradrag i erstatningsfastsættelsen som sket."

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, 1. juni 2017, 29. hæfte, lb.nr. 97. Bilag 14.1.2. (Understreget her)

Ekspropriationskommissionen fradrager således den samlede erstatning med 10 procent på baggrund af ejendommens nære placering til to letbanestationer. Der er af kommissionen blevet lagt vægt på ejendommens fremtidige anvendelse til beboelse og dennes størrelse. Ydermere har kommissionen taget plangrundlaget for ejendommene med i sin overvejelse og fremhæver blandt andet det faktum, at både kommunen og ejeren ser velvilligt på byudvikling af ejendommen med tættere byggeri. Således inddrager kommissionen fremtidige udnyttelsesmuligheder for ejendommen i vurderingen af restejeendommens fordele af ekspropriationsanlægget.

7.5.1 Ejendomme nær St. Vesterbro

Indledningsvis følger en kort præsentation af de tre ejendommene og sagsfremstilling i den enkelte sag, hvorefter argumentationen om fradrag for fordele undersøges. Ejendommene har beliggenheder efter det nedenstående kort.

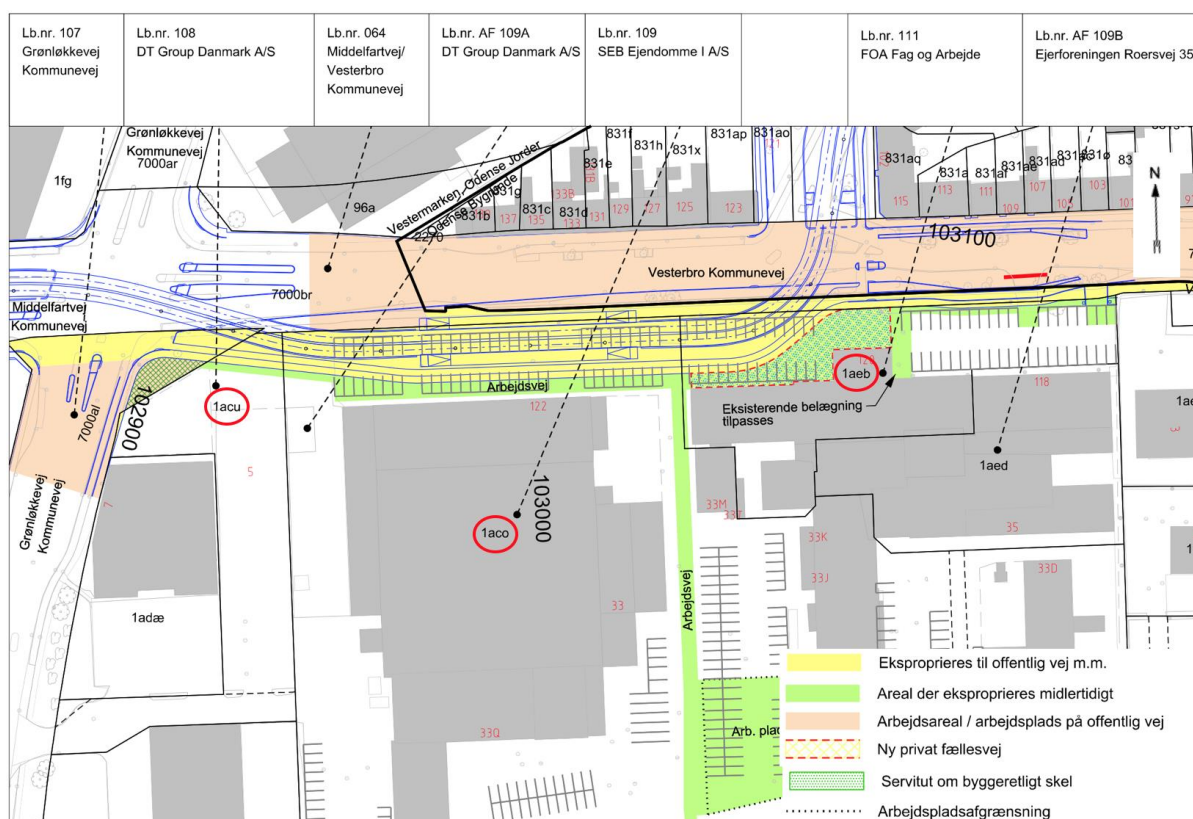
³³ Der har tidligere været eksempler på, at der ikke kunne afkortes i erstatningen som følge af at fordelene var af så generel karakter, at de kom et helt område til gode. Bearbejdet i ovenstående afsnit 5.4.6 Meget generelle fordele.

Ekspropriationskendelserne for de tre ejendomme er alle anket til taksationskommissionen af letbaneselskabet. Ekspropriationskendelserne er alle afsagt 1. august 2016 af Statsekspropriationskommissionen for Jylland og alle efterprøvet af Taksationskommissionen for Fyn og Sydlige Jylland d. 3. oktober 2017. Det skal bemærkes, at kendelserne for lb.nr. 111 blev genoptaget ved kendelse af 26. april 2018, og at kendelsen for lb.nr. 109 ligeledes skal genoptages, men at den endelige kendelse ikke er faldet ved afhandlingens aflevering. Der er tale om følgende kendelser og ejendomme:

Lb.nr.	Ejer	Matr.nr. og Ejerlav	Taxkendelse	Arealafståelse
108	DT Group Denmark A/S	1acu Vestermarken, Odense Jorder	TS 81101-00034	140 m ²
109	SEB Ejendomme I A/S	1aco Vestermarken, Odense Jorder	TS 81101-00037	1.605 m ²
111	FOA – Fag og Arbejde	1aeb Vestermarken, Odense Jorder	TS 81101-00038	1.020 m ²

Tabel 9 - Oversigt over de tre naboejendomme.

Indgrebene på ejendommene, tracéet og stationsplaceringen er vist på nedenstående udsnit af ekspropriationsplanen.



Figur 17 - Udsnit fra ekspropriationsplanen, 'Arealfortegnelse 9'. SEB-ejendommen er beliggende i midten, flankeret af FOA til højre og DT Group til venstre. Letbanestationen St. Vesterbro placeres på SEB-ejendommen. OBS: Ændrede forhold for FOA-ejendommen, se figur 20. Planen er tilpasset. Oprindeligt kildemateriale: (Odense Letbane, 2016c)

Alle tre ejendomme ligger i byzonen og er beliggende ud mod Vesterbro, som er en større indfaldsvej mod centrum, hvori letbanens tracé skal placeres. Afstandene fra ejendommene til stationsplatformen er henholdsvis 60 m. for DT Group-ejendommen, 10 m. for SEB-ejendommen, beregnet fra udgangen af den eksisterende bebyggelse, samt 65 m. for FOA-ejendommen, beregnet fra hovedindgangen af den eksisterende bebyggelse, jf. figur 21.

SEB - lb.nr. 109

Ejendommen er beliggende som den midterste af de tre ejendomme. Ejendommen skal afstå 1.605 m² og påvirkes desuden af en række ulemper ved servitutpålæg om midlertidigt arbejdsareal samt beplantning, lamper og tab af 56 p-pladser. Ejendommen anvendes i dag til produktion-, lager- og kontorformål, men det er af ejeren planlagt at omdanne ejendommen til boligformål. Ejeren SEB Ejendomme A/S varetager pensionsselskabet SEB's investeringer i fast ejendom. På ekspropriationstidspunktet hviler en uopsigelig lejekontrakt på ejendommen, der løber frem til 2031, med påtaleret af ejeren af naboejendommen, DT Group. Ekspropriationskommissionen fastsatte en arealpris på 700 kr. pr. m² samt en ulempeerstatning, der samlet set medførte en erstatning på 2.287.500 kr., hvoraf der blev fratrasket 300.000 kr. i erstatningen for fordelene. Ordlyden af bemærkningerne var:

"Kommissionen finder, at der i denne sag skal ske fradrag for fordele. Kommissionen har taget udgangspunkt i ejendommens brug og udnyttelse på ekspropriationstidspunktet. Der bliver etableret et stoppested ved døren, og brugen af ejendommen vil nyde godt af stationen. Muligheden for at etablere boliger er endnu ikke udnyttet, og det kræver en ikke ubetydelig investering, før boligerne etableres. Kommissionen finder ikke, at der er større fordele end ulemper i den konkret sag og finder, at et fradrag på 300.000 kr. er passende."

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, 1. august 2016, 32. hæfte, lb.nr. 109 (TS 81101-00037, s. 2).

Bilag 14.1.16

Kommissionen bemærkede dog, at der i erstatningen ikke var taget højde for *"ejendomsforringelse som følge af letbanes nærhed"*, da kommissionen ved at udskyde stillingtagen til støj og nærhedsgener til efter letbanens opførelse kunne fastsætte erstatningen på et mere sikkert beslutningsgrundlag (TS 81101-00037, s. 2).

Anlægsmyndigheden ønskede som nævnt ekspropriationskendelsen efterprøvet ved taksationskommissionen, hvor de nedlagde påstand om, at erstatningen skulle fastsættes til 0 kr. Anlægsmyndigheden fremhævede desuden, at sagen alene omhandlede spørgsmålet om, hvorvidt fradrag for fordele kunne finde anvendelse, eftersom dette var særdeles principielt for letbaneselskabet. Ejeren nedlagde principalt påstand om, at erstatningsbeløbet skulle fastsættes til 4.000.000 kr., subsidiært 3.360.000 kr.

Fradrag for fordele i sagen

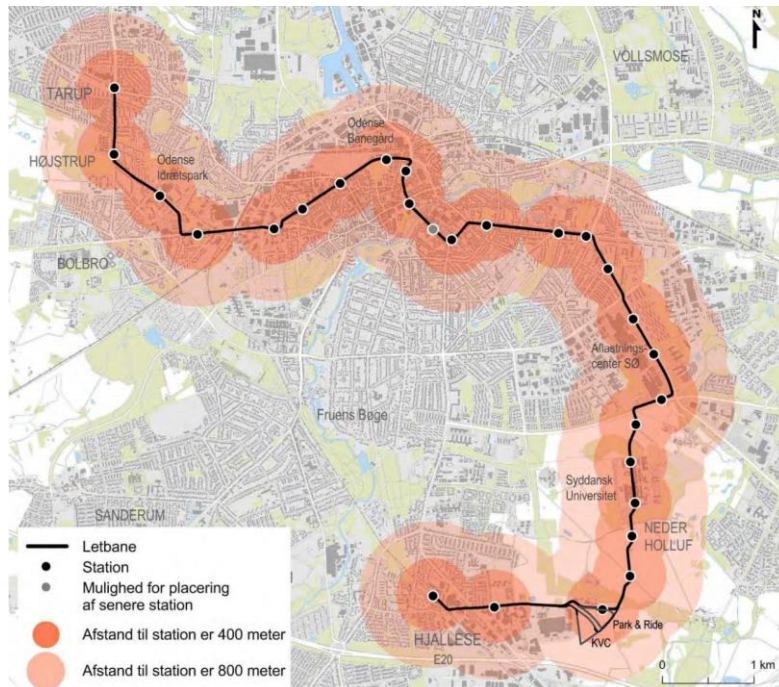
Indledningsvis beskrives dele af parternes argumentation, hvorefter taksationskommissionens kendelse behandles og kommenteres. Som beskrevet i indledningen til afsnittet er anlægsmyndighedens argumentation for afkortning af erstatningen særdeles omfangsrig. I det følgende er argumenterne delt op i emner for at øge overskueligheden, ligesom kun de væsentligste argumenter er fremhævet. Kendelsen findes i sin helhed i bilag 14.1.16.

VVM-redegørelse

Der refereres til kommunens VVM- og miljøvurdering for Odense Letbane, der beskriver miljøpåvirkningen og herunder de socioøkonomiske forhold (Odense Kommune, 2013: s. 310ff). I redegørelsen refereres der til erfaringer fra udenlandske byer, hvor det blandt andet er erfaret,

at der ved letbanestationer opstår byliv, og at ejendommene langs letbanens linjeføring har opnået værdistigninger. I de udenlandske eksempler var der belæg for, at der opstod øget efterspørgsel på arealer til erhverv, service og kulturinstitutioner i en zone på op til 400 m fra letbanen. En afledt effekt heraf resulterede i øgede huslejepriser og værdistigninger for boligejendomme i en afstand på op til 800 m fra letbanestationerne. (Odense Kommune, 2013: s. 311f). Det kan vække undren, at en ellers veldokumenteret VVM-redegørelse ikke er ledsaget af referencer til de førømtalte eksempler fra udlandet.

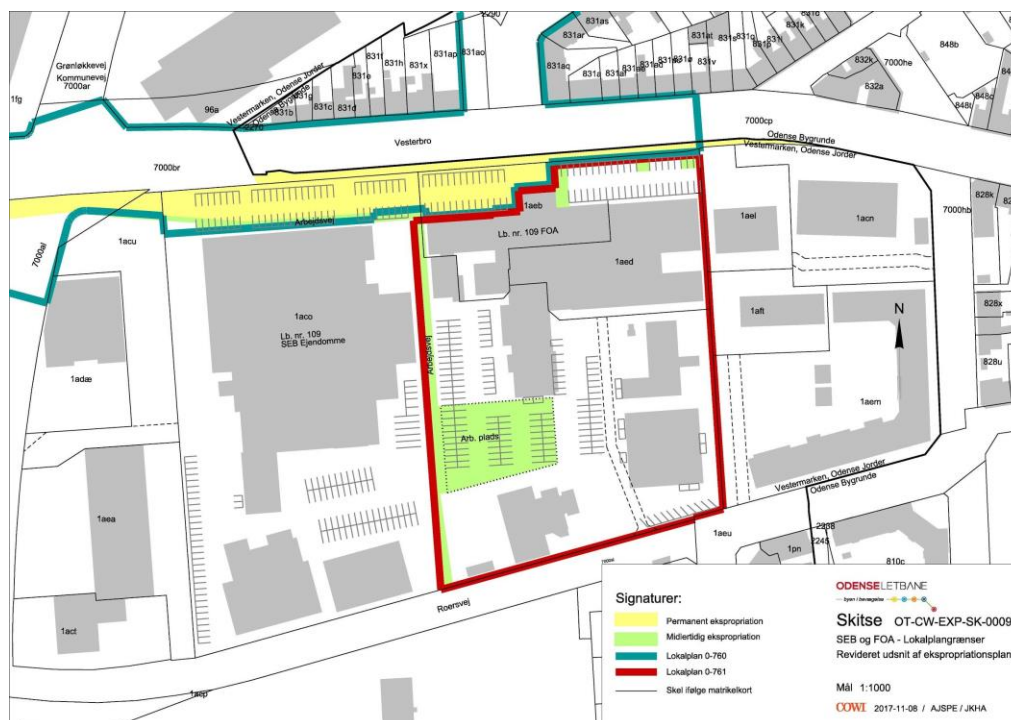
Odense Kommune har ledsaget VVM-redegørelsen med den forventede værdistigning relateret til afstanden fra stationsplaceringerne, hvilket fremgår af nedenstående figur.



Figur 18 - Områder, der kan forvente de største værdistigning i ejendomspriserne ved letbanens anlæg. (Odense Kommune, 2013: s. 311)

Plangrundlaget

Anlægsmyndigheden tillægger plangrundlaget afgørende betydning for, at der skal foretages et fradrag i erstatningen for ekspropriationen, eftersom det er påstanden, at letbanen muliggør en mere intensiv udnyttelse af ejendommen. Anlægsmyndigheden lægger vægt på en ændring i plangrundlaget i oktober 2015, hvor bebyggelsesprocenten for ejendommen blev ændret fra 40 til 105 procent som følge af en lokalplans vedtagelse.



Figur 19 - Lokalplansafgrænsninger på ekspropriationstidspunktet. Lokalplan 0-760, der udlægger arealet til offentligt formål ved Odense Letbane, samt lokalplan 0-761, der udlægger arealet til service- og boligformål. (Odense Letbane, 2017a)

Det er interessant, hvorvidt den ændrede bebyggelsesprocent er afstedkommet ved letbanens vedtagelse eller blot som en naturlig del af kommunens fysiske planlægning, som følger den normale udvikling. Til grund herfor fremførte anlægsmyndigheden, at både kommuneplanen for 2016-28 og lokalplanen for området blev vedtaget efter beslutningen om letbanens anlæggelse. Anlægsloven for letbanen blev vedtaget i februar 2015, hvorefter lokalplanen og kommuneplantillægget for området blev vedtaget i oktober 2015. Den efterfølgende kommuneplan blev vedtaget d. 22. juni 2016.

Ejeren af ejendommen fremførte, at beslutningen om byfortætningen af Odense blev truffet allerede ved vedtagelsen af kommuneplanen for 2009-21. Dette indebærer, at mindst 50 procent, stigende til 70 procent, af den nye byudvikling skulle foretages ved byfortætning og omdannelse af den eksisterende bebyggelse. Diskussionen om hvorvidt fordele ved ændret planlægning kan føre til fradrag foretages i forbindelse med taksationskommissionens kendelse.

Presseomtale

Anlægsmyndigheden fremlagde som en del af bevisførelsen en række artikler fra aviser og hjemmesider, som omtalte fordelene ved en stationsnær beliggenhed ved letbaner og god kollektiv infrastruktur.

Videnskabeligt grundlag og beregning af fordele

Anlægsmyndigheden henviste til IFRO-rapporterne fra Københavns Universitet, der er beskrevet i afhandlingens afsnit 6.2 *IFRO-rapporter*. Anlægsmyndigheden fremhævede en del af materialet, der omhandlede infrastrukturens betydning for erhvervslejemål og boligers værdi, ligesom en række af de ti tommelfingerregler for begge emner blev fremført.

På baggrund af forskningsresultaterne har anlægsmyndigheden udviklet en beregningsmodel, der for en konkret ejendom med erhvervslejemål kan værdiansætte fordelene.

Beregningsmodellen tager afsæt i forskningsresultaterne, for hvilken indflydelse bykvaliteter har på bl.a. prisniveauet for ejerlejligheder og lejen for erhvervslejemål. Disse data er kombineret med det anslåede lejeniveau for erhvervslejemål udarbejdet af Nyboligs markedsrapport 'Erhvervsejendomme i Danmark, forår 2016'. For at beregne værdiforøgelsen af ejendommen benyttes metoden 'den afkastbaserede model' til værdifastsættelse af fast ejendom. Her kapitaliseres den årlige lejestigning ved at dividere med 8,5 procent, svarende til 'områdets afkastkrav' fra Ejendomsforeningen Danmarks rapport 'Værdiansættelse af investeringsejendomme'.³⁴

For at bekræfte korrektheden af forskningsdataens anvendelse i beregningsmodellen har anlægsmyndigheden kontaktet en af forfatterne til projektet Toke Panduro, der har bekræftet, at resultaterne benyttes korrekt. Forskeren påpeger dog, at resultaterne er behæftet med en vis usikkerhed, men at dette afspejler sig i beløbsfastsættelsen.

I henhold til kapitel 6 bemærker projektgruppen, at IFRO-rapporterne alene baserer udregningsmodellerne på beliggenheder nær S-togsbanerne i København, som er anlagt for mange år siden og er forbundet med mange kilometers strækning på flere linjer, hvorfor der er stor forskel til en nyanlagt letbane i Odense. Anlægsmyndigheden var dog opmærksom på dette forhold, hvilket fremgår af VIVA-kendelsen, lb.nr. 129, se bilag 14.1.11.

BBR-registeret fastsætter ejendommens anvendelse til henholdsvis. 'produktion/værksted', 'lager' og 'kontor', og forskningsprojektet har estimeret, at stationsnærhed har indflydelse på kvadratmeterprisen for en lager- og produktionsvirksomhed i København i en radius på op til 1.400 m. Denne effekt øges med 2 procent pr. 100 m, jo nærmere erhvervsejendommen er beliggende i forhold til stationen, og eftersom ejendommens bebyggelse er 10 m fra stationen, er den procentuelle stigning på (13*2 procent) svarende til 26 procent. Den procentuelle stigning tillægges derefter det anslåede årlige lejeniveau. På baggrund heraf fandt anlægsmyndigheden ved alle ejendommens bygninger, at den årlige lejestigning for ejendommen med den nuværende anvendelse og antal lejemål udgør 1.205.797 kr. Med afsæt i 'den afkastbaserede model' beregnes den kapitaliserede værdi af den samlede lejestigning ved at benytte det gennemsnitlige afkastkrav for denne type ejendom til 14.695.988 kr.

I forhold til denne værdisætning af fordelene ved den stationsnære placering bemærkede anlægsmyndigheden, at der i dette beløb ikke blev indregnet fordelene ved ændringen af plangrundlaget, der ville muliggøre omdannelsen af ejendommen til boligformål.

Kommentarer på ekspropriationskommissionens kendelse

Anlægsmyndigheden forholdt sig også til ekspropriationskommissionens kendelse. Her fremhævede anlægsmyndigheden, at ekspropriationskommissionen i kendelsen lagde vægt på *"ejendommens brug og udnyttelse på ekspropriationstidspunktet"*, men i erstatningsfastsættelsen ikke inkluderede muligheden for byomdannelse, hvilket fremgår af kommissionens bemærkning: *"Muligheden for at etablere boliger er endnu ikke udnyttet, og det kræver en ikke ubetydelig investering før boligerne etableres"* (TS 81101-00037, s. 11). Anlægsmyndigheden fremhævede, at det afgørende var, om ejeren af ejendommen havde ret til at bygge boliger, og hvilken indflydelse anlægsprojektet havde på værdien af byggeretten på ekspropriationstidspunktet.

Anlægsmyndigheden argumenterede for, at ejeren af ejendommen havde denne byggeret, samt at opførelsen af bebyggelsen ville ske inden for kort tid. Der henvises i argumentationen til to bilag, hvor det dokumenteres, at ejeren henholdsvis en halv og halvanden måned efter

³⁴ Henvisning til rapporter findes i referencelisten (Nybolig, 2016 & Ejendomsforeningen Danmark, 2013)

ekspropriationstidspunktet havde ansøgt om byggetilladelse til opførelse af 32 rækkehuse og 38 boliger. Det fremføres, at det nødvendige plangrundlag var til stede og bebyggelsen nært forestående, hvorfor det var en fejl, at kommissionen ikke inkluderede dette i værdiansættelsen af ejendommen, og det fradrag, der skulle foretages i erstatningen. Ydermere kritiserede anlægsmyndigheden det faktum, at det i kendelsen ikke var uddybet, hvorledes det tildelte fradrag på 300.000 kr. var fremkommet, eftersom ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, fastsætter, at afgørelser skal være begrundede.

Henvisning til rets- og taksationspraksis

Anlægsmyndigheden henviste til flere kendelser og domme for at styrke synspunktet om, at letbanens etablering ville medføre ejendomsværdistigninger i stationsområderne som følge af opgraderingen, der muliggør af- og påstigning ved flere stationer inden for et veldefineret område. Der henvises blandt andet til Frugthavesagen (MAD 2011.1037), hvoraf det kan udledes, at der ikke skal tages højde for, om ejeren selv ønsker at realisere mulighederne, ejendommen tilføres af ekspropriationsanlægget.

Øvrige påstande fremført af ejeren

Foruden kommentaren til plangrundlagets betydning for ejendommens værdistigning fremførte ejeren, at der ikke skulle fradrages i erstatningen, da fordelene, der tilføres ejendommen, er af meget generel karakter. Fordele ved et anlæg til offentlig transport vil komme en hel egn til gode, og skal ifølge ejeren ikke kunne fradrages, da det vil stride imod almindelige lighedsprincipper. Ejeren opfattede ligeledes retstilstanden for ekspropriation af arealer til anlæggelse af offentlig transport som værende præget af, at der alene kan fradrages i erstatningen, hvis der foreligger særlig lovhjemmel. Uden den fornødne lovhjemmel var det ejerens opfattelse, at der skal føres bevis for, at restejendommens værdistigning er større end de øvrige ejendommers. Ejeren begrundede sin påstand med, at anlægsmyndigheden ikke havde løftet bevisbyrden for restejendommens værdiforøgelse, da det fremførte materiale og beregninger ikke udgør *“et sikkert grundlag”* (TS 81101-00037, s. 18). Uden specifikt at adressere, hvilke beregninger der omtales, må det dog antages, at det er IFRO-rapporterne og anlægsmyndighedens beregningsmodel, da det er disse beregninger, som anlægsmyndigheden har lagt til grund for ejendommens værdiforøgelse.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen forhøjede ved kendelsen erstatningen for det afståede areal og ulemper til 4,2 mio. kr., men fradrog samtidig for opnåede fordele for 1 mio. kr. Kommissionen anførte, at ekspropriationserstatningen blev fastsat ud fra et byudviklingsperspektiv, hvilket begrundes ud fra et skøn om ejendommens størrelse og beliggenhed samt betragtninger om et langt tidsperspektiv, før hele ejendommen er udviklet og byfortættet i overensstemmelse med den for området gældende helhedsplan. I forhold til fradrag for fordele udtalte kommissionen følgende:

“Kommissionen finder ligesom Ekspropriationskommissionen at der skal ske fradrag for fordele. Det afståede areal er på ca. 1.605 m² svarende til en værdi på 4,2 mio. kr. Efter et samlet skøn fradrages der heri 1 mio. kr. henset til den fordel, der kommer i fremtiden ved, at Odense Letbane anlægger en station i umiddelbar tilknytning til ejendommen. Der foretages således ikke fradrag for den langsigtede udviklingsplan for ejendommen og ejendommens placering i et område, der også før Anlægslovens vedtagelse, var under omdannelse til byformål. Fordelens størrelse begrænses af, at en række bygninger skal bevares, og af, at den nuværende anvendelse (udlejning) gør omdannelsen langsigtet og dermed indebærende omkostninger og usikkerheder.”

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland (TS 81101-00037: s. 21). Bilag 14.1.16. (Understreget her)

Taksationskommissionens lagde ved ovenstående citat den kommende stationsnære beliggenhed i forhold til ejendommen til grund for, at restejendommen tilføres en værdistigning af ekspropriationsanlægget.

Kendelsen er meget specifik ved at påpege, at det er én fordel (omtales af flere omgange i bestemt form), nemlig ejendommens umiddelbare tilknytning til stationen, der vil tilføre restejendommen en værdiforøgelse, hvorfor fordelene skal afkortes i erstatningen. Ordvalget ved 'umiddelbare tilknytning' er forholdsvis ukonkret, hvorfor der ikke kan udledes egentlige regler for f.eks., hvad der kan regnes for den maksimale afstand mellem letbanestation og ejendom, for at dette er inden for en umiddelbar tilknytning.

Denne umiddelbare tilknytning findes af taksationskommissionen at medføre en væsentlig værdiforøgelse, eftersom der fradrages med 1.000.000 kr. I forhold til værdistigningens størrelse, hvor det blev bemærket, at denne var begrænset af omstændigheder og indskrænkninger på ejendommen, der øger tidsaspektet for ejendommens omdannelse til byudvikling, og at dette ville medføre øgede omkostninger og usikkerheder.

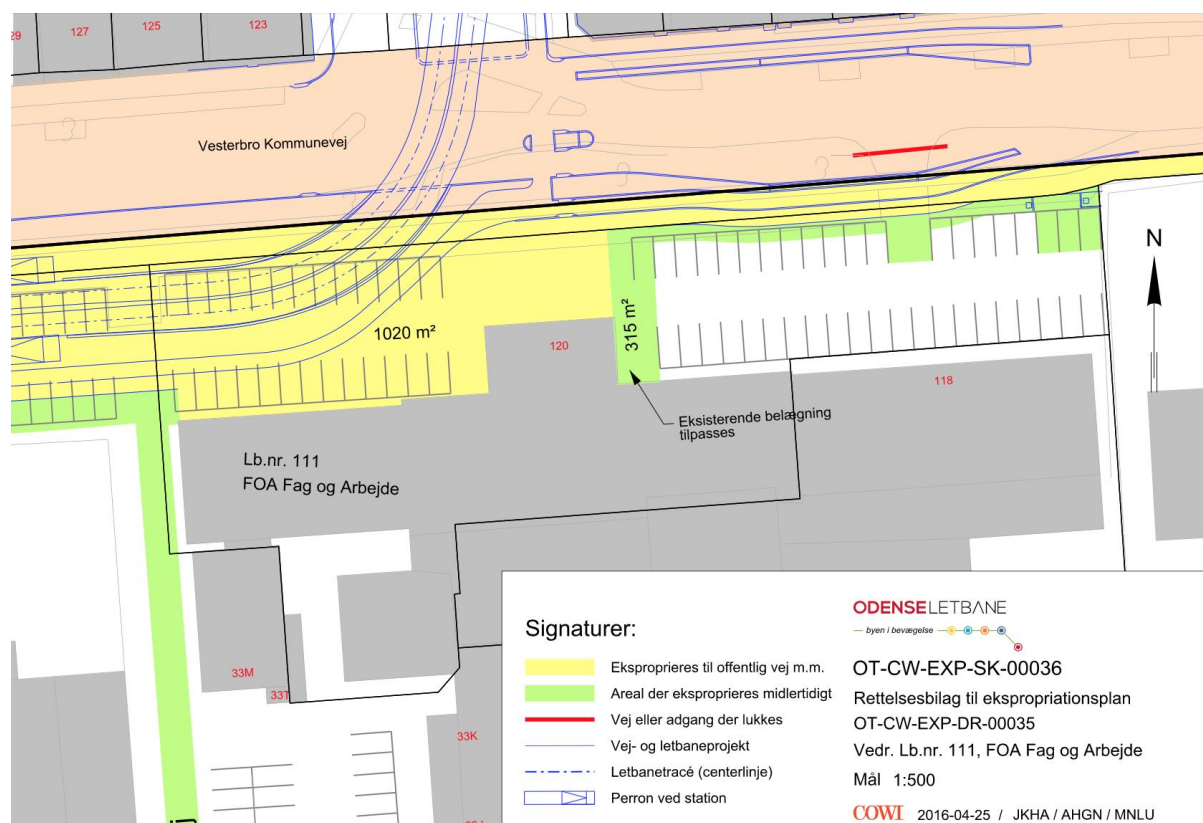
I kendelsen afkræftes den af anlægsmyndigheden anførte påstand om, at det ændrede plangrundlag skulle føre til fradrag i erstatningen.

Det vurderes af projektgruppen, at kommissionen gør ret i ikke at lægge det ændrede plangrundlag til grund for ejendommens værdistigning. Ved Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H) fandt flertallet, at det ændrede plangrundlag, der overførte ejendommen til inderzonen, medførte en værdistigning, men at dette ikke kunne komme til afkortning i erstatningen. Det var alene værdistigning ved ekspropriationsanlægget og ikke følgerne ved planlægningen, der var grundlag for at afkorte. Anvendes denne regel til den permanente arealerhvervelse af en del af SEB-ejendommens areal, er det alene ekspropriationsanlægget i form af letbanen, der skal kunne begrunde fradrag i erstatningen, og ikke muligheden for at udnytte ejendommen mere intensivt ved det ændrede plangrundlag. Kronologien i udviklingen af plangrundlaget vurderes at være afgørende for at identificere rækkefølgen på udviklingen. Det må imidlertid afkræftes, at den højere bebyggelsesprocent skyldes letbanen, da udviklingen af helhedsplanen for Sukkerkogeriet antages igangsat forinden grundet områdets størrelse og kompleksitet. Det fremhæves i kendelsen, at byudviklingen af området fandt sted allerede før anlægslovens vedtagelse, hvormed kommissionen anerkender, at udviklingen havde fundet sted, uanset om letbanen var blevet etableret eller ej.

Det skal bemærkes, at taksationskendelsen af 23. oktober 2017 skal genoptages, eftersom kendelsen beror på faktuelle fejl. Taksationskommissionen har fejlagtigt taget udgangspunkt i, at arealet, der skulle eksproprieres, var omfattet af lokalplan 0-761, og har derfor fastsat erstatningen ud fra bestemmelserne om arealanvendelse og ejendommens bebyggelsesmuligheder efter den i lokalplanen fastsatte bebyggelsesprocent på 105. Alene en del af ejendommen var omfattet af lokalplan 0-761, men det eksproprierede areal var ikke omfattet af denne, men derimod af lokalplan 0-760, hvor arealet udlægges til offentligt formål ved Odense Letbane. Korrespondancen mellem anlægsmyndigheden og taksationskommissionen vedrørende sagens genoptagelse findes i bilag 14.2. Det antages dog ikke at påvirke beslutningen om, hvorvidt fradrag for fordele til stadighed bør finde anvendelse, men alene erstatningens størrelse.

Anlægsmyndigheden fremførte lignende argumentation for, at der kan fradrages for fordele i ekspropriationserstatningen i forbindelse med erhvervelse af areal og rettigheder af FOAs ejendom. Det vurderes dels, at ovenstående bearbejdning af argumentationen er fyldestgørende, og dels, at det i højere grad tjener besvarelsen af afhandlingens problemstilling, at det følgende primært vil fokusere på taksationskommissionens kendelse.

Indledningsvis følger en kort præsentation af ejendommen og sagsfremstilling. Det skal bemærkes, at udstrækningen af arealerne, der skal erhverves permanent, og de midlertidige arealer er ændret ift. den oprindelige ekspropriationsplan, der fremgår af figur 17. Se i stedet nedenstående rettelsesbilag til ekspropriationsplanen.



Figur 20 - Rettelsesbilag til ekspropriationsplan for FOA-ejendommen, lb.nr. 111. Udstrækningen af arealerne 'Eksproprieres til offentlig vej m.m.' og 'Arealer, der eksproprieres midlertidigt' er ændret ift. den oprindelige ekspropriationsplan, der fremgår af figur 17. (Odense Letbane, 2016d)

Letbanen vil i vejkrydset svinge mod højre, når den krydser Vesterbro, og således fortsætte ind på FOA's ejendom. Erhvervsejendommen benyttes til fagforeningsvirke samt undervisnings- og kursusvirksomhed. I forbindelse med ekspropriationen skal ejendommen permanent afstå 1.020 m² foruden ulemper ved blandt andet et midlertidigt arbejdsareal. Ekspropriationskommissionen fastsatte en arealpris på 700 kr. pr. m² samt en ulempeerstatning, der samlet set medførte en erstatning på 1.694.000 kr. Der blev ikke afkortet i erstatningen for fordele ud fra følgende argumentation:

"Kommissionen finder ikke, at letbanen vil gøre den store forskel for ejendommen efter det oplyste om ejendommens brug og indretning i dag. Lokalplanen for området giver imidlertid mulighed for, at ejendommen kan udnyttes til bolig- og serviceformål, hvilket dog vil kræve en ikke ubetydelig investering. Mere end 25 % af

ejendommens areal afstås, hvilket ligeledes vil have indvirkning på den fremadrettede mulighed for ændret indretning, som må antages at have et langsigtet perspektiv.

Kommissionen kan anerkende synspunktet om fradrag for fordele, men ejendommens aktuelle brug og den investering, en anden brug og indretning til f.eks. boliger vil kræve, gør, at kommissionen ikke finder, at der skal foretages fradrag for fordele."

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, 1. august 2016, 32. hæfte, lb.nr. 111 (TS 81101-00038, s. 2).

Bilag 14.1.17

Ekspropriationskommissionen lægger således i vurderingen af fordele vægt på, om letbanen vil udgøre en forskel for ejendommen ud fra dens aktuelle brug og indretning. Ud fra ejendommens brug og indretning på ekspropriationstidspunktet medfører letbanen ikke en betydningsfuld fordel, men plangrundlaget muliggør en omdannelse, hvor letbanen vil bevirke en fordel. For at denne omdannelse kan finde sted vil det dog kræve en betydelig økonomisk investering. Ydermere påpeges det, at arealafståelsen påvirker ejendommens fremtidige muligheder for en ændret indretning og anvendelse.

Anlægsmyndigheden ønskede ekspropriationskommissionens kendelse efterprøvet ved taksationskommissionen og nedlagde, som i ovenstående sag, påstand om at ekspropriationserstatningen skulle fastsættes til 0 kr. Ejeren nedlagde påstand om, at erstatningen skulle fastsættes mellem 1.694.000 kr. - 1.899.795,13 kr.

Taksationskommissionen fandt, at erstatningen skulle forhøjes. Erstatningen skulle fastsættes på baggrund af en enhedspris for arealet, der skulle afstås hvor der tages højde for arealets beliggenhed og beskaffenhed. Kommissionen hævdede således arealprisen til 1.260 kr. pr. m² på baggrund af den seneste offentlige ejendomsvurdering.

I forhold til fradrag for fordele udtalte kommissionen følgende:

"[...] Taksationskommissionen finder ikke, at der skal ske fradrag for fordele, da anlægsmyndighedens bevisførelse for den påståede værdistigning af ejendommen ikke synes velbegrunder ved ejendommens afståelse af en ikke uvæsentlig andel af ejendommens samlede areal til anlæg af letbanen.

Det er Taksationskommissionens vurdering, at ejendommens værdistigning lægger sig op af den planlægningsmæssige ændring, der sker i området, hvor ejendommen over tid kan omdannes jf. udviklingsmulighederne jf. lokalplan 0-7614, og ikke på grund af ejendommens indskrænkning ved ekspropriation til letbanen.

I Højesteretsdommen, UfR 1970.135H "Blangstedgårdsagen" vedrørende nedsættelse af erstatning for ekspropriation til vejanlæg er udtalt, at den betydelige værdiforøgelse af restejeendommen, der skyldtes vejanlægget, fandtes at måtte komme til afkortning af en tilkommende erstatning, men kun i det omfang, vejanlægget havde været nødvendigt for, at ejendommen kunne udstykkes og bebygges på hensigtsmæssig måde.

Kommissionen konstaterede, at helhedsplanen udarbejdet i 2013 – 14 (bilag 34) – og kommuneplan 2013 – 2025 (bilag AC) for området, der ved kommuneplantillæg nr. 23 og lokalplan 0-761 vedtaget før ekspropriationstidspunktet, giver ejeren mulighed for at udvikle ejendommen til service- og boligformål. Grundet ejendommens indretning og Odense Kommunes SAVE-registrering af bevaringsværdige ejendomme, som Ejers ejendom, stilles der større krav til ombygning mv., og en sådan ombygning er ikke så nært forstående for ejeren, at det kan begrunde en afkortning af erstatningen i det ekspropriative indgreb. Kommissionen har herved lagt vægt på, at ejendommen er indrettet til ejerens særlige formål (fagforenings- og undervisningsvirksom) og på, at der ikke er mulighed for at øge bygningsarealet."

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland i (TS 81101-00038: s. 18). Bilag 14.1.17

Kommissionen finder således ikke bevisbyrden løftet af anlægsmyndigheden, da argumentationen ikke findes velbegrundet. Kommissionen fremfører i kendelsen, at der er tale om en værdiforøgelse af ejendommen, og anerkender således anlægsmyndighedens påstand, men kommissionen finder, at værdistigningen skyldes det planlægningsmæssige grundlag ved lokalplanen, som muliggør en fremtidig omdannelse til service- og boligformål, og således ikke som følge af ekspropriationsanlægget. Det bemærkes desuden, at kommissionen lægger vægt på, at arealet, der skal afstås, udgør en stor andel af ejendommens samlede areal. Dette forhold vurderes af projektgruppen usagligt ved udmålingen af den fuldstændige erstatning, da denne naturligvis vil være opgjort efter værdien af det afståede areal, eventuelt afkortet med værdien af fordelene, restejendommen opnår af ekspropriationsanlægget. I tilknytning hertil bemærker projektgruppen, at ekspropriationsproceslovens § 16 sikrer, at ejeren kan forlange ejendommen totaleksproprieret, hvis denne findes at være af så lille størrelse eller af en sådan beskaffenhed, at den ikke kan udnyttes rimeligt.

Det vurderes af projektgruppen, at når kommissionen tillægger plangrundlaget og ikke ekspropriationsanlægget årsagen for værdistigningen, gør de ret i ikke at fradrage for dette forhold, både jf. Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H) og Frugthavesagen (MAD 2011.1037), hvor der i sidstnævnte tilfælde blev fradraget for de af ekspropriationsanlægget tildele muligheder på ejendommen, på trods af, at ejeren ikke ønskede at udnytte mulighederne.

Kommissionen udtaler sig generelt om Blangstedgård-dommen (U 1970.135/2 H), dog uden at udlede noget, der synes at blive benyttet konkret i kendelsen, hvorfor projektgruppen stiller sig uforstående for denne reference. Kommissionen afviser anlægsmyndighedens påstand om, at letbanen har muliggjort byomdannelsen og byfortætningen, eftersom plangrundlaget var vedtaget allerede før ekspropriationstidspunktet.

Taksationskommissionen tager ligesom ekspropriationskommissionen højde for ejendomsspecifikke forhold ved blandt andet at se på ejendommens indretning og dens bevaringsværdige bygning, hvor det særligt bemærkes, at ejendommen er indrettet efter ejerens særlige brug, samt at bygningsarealet ikke kan forøges. På baggrund af dette vurderer taksationskommissionen, at der er øgede krav i forbindelse med en ombygning, og at en sådan ombygning ikke er nært forestående, hvorfor der i vurderingen af værdiforøgelsen foretages et skøn af ejendommens fremtidige muligheder for en ændret indretning og anvendelse.

Projektgruppen finder, at prospektet i den stationsnære beliggenhed, hvor den bevaringsværdige bygning kan omdannes til eksempelvis ejerlejligheder, antageligt vil kunne generere en profit, der om muligt vil overstige værdien af det afståede areal.

Det bemærkes af projektgruppen, at kendelsen ikke forholder sig til, om letbanestationen er i *'umiddelbar tilknytning'* til ejendommen, som ellers var det eneste forhold, der blev lagt til grund i vurderingen af fordele i taksationskendelsen for naboejendommen ejet af SEB.

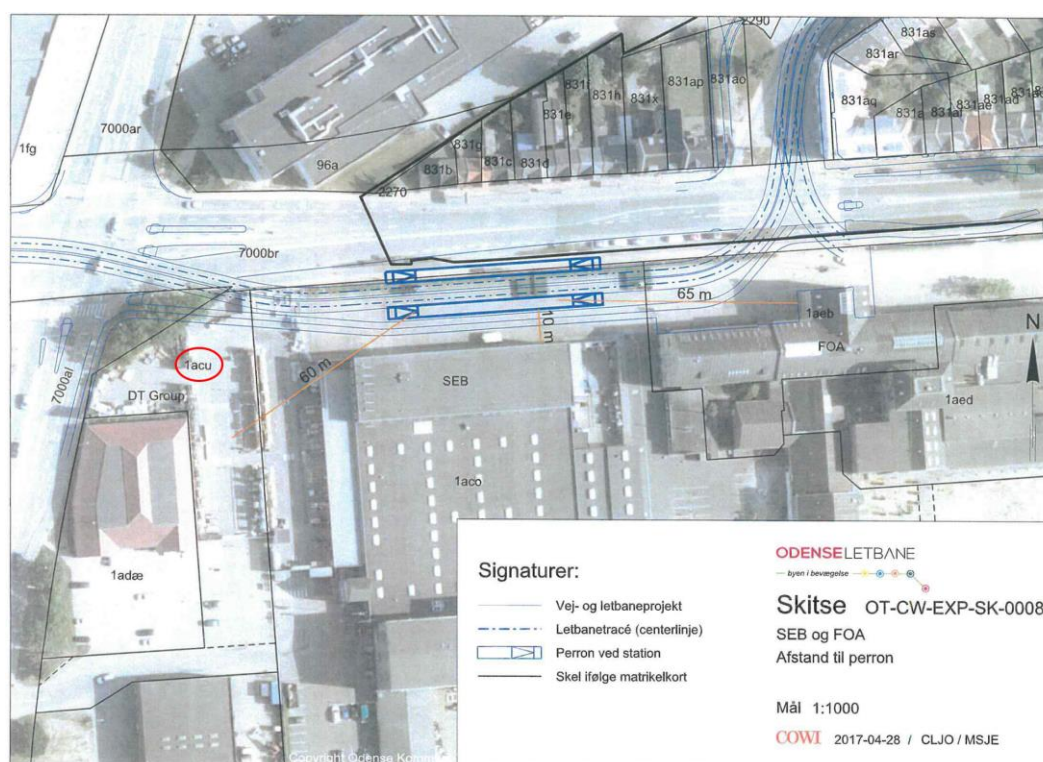
Det skal bemærkes, at kendelsen, ligesom ovenstående, skal genoptages af taksationskommissionen, eftersom erstatningsfastsættelsen beror på faktuelle fejl, da lokalplan 0-671 er lagt til grund frem for lokalplan 0-670, der udlægger det eksproprierede areal til offentlige formål. Se bilag 14.3.

Genoptagelsen omhandlede udelukkende prisfastsættelsen af det afståede areal på 1.020 m², hvorfor dette ikke ændrede kommissionens stillingtagen til fradrag. Værdifastsættelsen af det afståede areal blev sænket væsentligt, hvilket resulterede i en formindskelse af erstatningen på 1.128.600 kr. Kommunens vedtagelse af en letbane-lokalplan, der udlægger en del af ejendommens areal til offentlige formål, er behandlet i perspektiveringen i kapitel 13.

Projektgruppen er under udarbejdelsen af afhandlingen blevet kontaktet af FOA's advokat, der telefonisk tilkendegav, at sagen er blevet indbragt til domstolene af anlægsmyndigheden. Anlægsmyndigheden ønskede at bringe sagen direkte til landsretten på grund af sin principielle karakter, hvilket advokaten var enig i.

DT Group - lb.nr. 108

Anlægsmyndigheden benytter i høj grad samme argumentation som de to ovenstående sager, hvorfor der ikke foretages en yderligere gennemgang af denne. DT-ejendommen er beliggende som nabo til SEB-ejendommen. Ved ekspropriationen skulle der afstås 140 m² til udvidelse af de to tilstødende offentlige veje. Ejendommen bliver anvendt til varelager/opmagasinering for Silvan, som blev drevet på SEB-ejendommen. Aftalen om lejemålet var sikret ved en tinglyst uopsigelig lejekontrakt frem til år 2031.



Figur 21 - Skitse af ejendommens afstand til letbanestationen. Ejendommen ejet af DT Group, matr.nr. 1acu, er beliggende som SEB-ejendommens østlige nabo. (Odense Letbane, 2017b)

Ekspropriationskommissionen fastsatte en arealpris på 700 kr. pr. m² samt en ulempeerstatning for flytning af hegn og nyindretning af ejendommens varegård, hvilket samlet set medførte en erstatning på 273.000 kr. Der blev ikke afkörtet i erstatningen for fordele ud fra følgende argumentation:

"Kommissionen finder ikke, at der skal ske fradrag for fordele, henset til ejendommens brug og beliggenhed."

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, 1. august 2016, 32. hæfte, lb.nr. 108 (TS 81101-00034, s. 2)

Bilag 14.1.15

Der lægges således af ekspropriationskommissionen vægt på ejendommens brug og beliggenhed. Anlægsmyndigheden ønskede kendelsen efterprøvet ved taksationskommissionen, hvor der blev

nedlagt påstand om, at ekspropriationskommissionens kendelse skulle omgøres, og at erstatningen skulle fastsættes til 0 kr., mens lodsejeren nedlagde påstand om stadfæstelse.

Taksationskommissionen fastholdt arealprisen på 700 kr. pr. m² og justerede ulempeerstatningen således, den samlede erstatning blev løftet til 278.608 kr. Taksationskommissionen afkortede heller ikke for fordele ud fra følgende bemærkning:

“Det er kommissionens opfattelse, at der ikke kan påvises fordele hos DT Group A/S ved anlæggelse af en letbanestation nær deres ejendom og det indgåede lejemål i naboejendommen. Begrundelsen beror på den faktiske anvendelse af det ubebyggede areal til varegård samt vilkår i den indgåede lejekontrakt med lang uopsigelighed, der har sikret DT Group A/S deres stedlige forbliven. Deres primære kundegruppe vil ikke benytte sig af en letbane, men vil foretrække at lade sig transportere med bil.

Helhedsplanen for Sukkerkogeriet (bilag 34) og kommuneplantillæg nr. 23 til kommuneplan 2013-2025 der omfatter område 0.BS9, er begge vedtaget den 7. oktober 2015, dvs. før ekspropriationstidspunktet. Kommuneplanen er ikke udmøntet i en lokalplan, der giver mulighed for udvikling for ejers ejendom og det indgåede lejemål. – bebyggelsesprocenten udgør fortsat 40 pct. En sådan udvikling er ikke så nært forestående, at der er grundlag for at afkorte erstatningen.

Kommissionen har således lagt vægt på, at Kommuneplan 2016-2028 er vedtaget efter ekspropriationsindgrebet, og at arealet i dag er varegård for Silvan, hvis lejede lokaler er uopsigelige til 2031.”

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland i (TS 81101-00034: s. 12). Bilag 14.1.15

Ved vurderingen af fordele lagde kommissionen vægt på ejendommens nuværende anvendelse, lejerettighederne til en del af naboejendommen samt plangrundlaget og tidsperspektivet for en mulig omdannelse. Kommissionen fandt på baggrund af dette, at ejeren ikke ville opnå fordele som følge af ekspropriationsanlægget.

Det må udledes, at kommissionen finder, at ejendommen ikke kan udnytte fordelene inden for rimelig tid, da den ekspropriationstidspunktet anvendes til varegård, og der samtidig hviler en byrde i form af en lang uopsigelig lejekontrakt frem til år 2031. Foruden lægges det til grund, at ejeren ikke vil drage fordel af letbanen, da Silvans primære kundegruppe benytter bil. Ydermere tager kommissionen højde for det gældende plangrundlag, som ved ekspropriationstidspunktet er kommuneplanen fra 2013, hvor rammeområdet har en bebyggelsesprocent på 40. Kommissionen argumenter i relation hertil, at udvikling af området ikke er nært forestående.

Ved at tage højde for tidsperspektivet for ejendommens fremtidige muligheder for omdannelse vurderer kommissionen, om eventuelle fordele kan opnås inden for rimelig tid, der ved taksationspraksis er fastsat til 5-7 år³⁵. Kommissionen bemærker dog indledningsvist, at der for ejendommen ikke kan påvises fordele som følge af letbanestationen, hvormed tidsperspektivet for opnåelse af fordele må være irrelevant.

Det bemærkes af projektgruppen, at kendelsen, ligesom ved ovenstående, ikke forholder sig til, hvorvidt letbanestationen er i *‘umiddelbar tilknytning’* til ejendommen, som ellers var det eneste forhold, der blev lagt til grund i vurdering af fordele i taksationskendelsen for naboejendommen ejet af SEB.

³⁵ Rimelig tid ved 5-7 år stammer fra Sengeløse-dommen, hvilket er bearbejdet i afsnit 5.4.3 I rimelig tid.

7.5.2 Andre relevante kendelser fra Odense Letbane

Projektgruppen har som tidligere anført gennem aktindsigt opnået adgang til en stribe taksationskendelser fra Odense Letbane, men har valgt at fremhæve de tre ovenstående udvalgte taksationskendelser, da kendelserne sætter problematikken på spidsen. Nærværende afsnit vil kort forholde sig til nogle af de andre kendelser, hvor anlægsmyndigheden fremfører andre argumenter for at løfte bevisbyrden, eller hvor taksationskommissionen har en anden stillingtagen til fradrag for fordele. Kendelserne vil ikke blive uddybet i samme detaljeringsgrad som ovenstående, men give et indblik i, hvilke andre argumenter anlægsmyndigheden forsøger at benytte for at løfte bevisbyrden, og hvilke årsager taksationskommissionen lægger til grund for sin stillingtagen.

Andre argumenter fremført af anlægsmyndigheden i andre OL-sager

I rimelig tid

I flere af kendelserne argumenteres der for, at fordelene for restejeendommen vil opnås inden for rimelig tid, ved henvisning til Sengeløse-dommen (ØLD 1979-02-09)³⁶. I denne sag fandt taksationskommissionen, at betingelserne om rimelig tid var til stede for, at der kunne afkortes i erstatningen, da arealerne fra en landbrugsejendom blev overført fra land- til byzone inden for rimelig tid, hvor tidsperioden 5-7 år eksplicit blev nævnt. Sagen blev indbragt for landsretten, der ligeledes fandt, at der var belæg for at fradrage i erstatningen, da fordelene der fulgte af anlægget blev opnået 6 år efter ekspropriationstidspunktet og dermed inden for rimelig tid.

I kendelserne fra Odense henvises der til 'Lokalplan 0-760 Odense Letbane', hvoraf flere af de eksproprierede arealer blev udlagt til offentlige formål. I lokalplanen beskrives det, at det forventes, at letbanen er i drift i 2020, hvormed fordelene for restejeendommen kan påregnes inden for 4-5 år efter ekspropriationstidspunktet. (TS 81101-00054, s. 7).

Eksisterende offentlig transport

Anlægsmyndigheden forholdt sig ud af samtlige taksationskendelser kun én gang til den eksisterende kollektive transport. I denne sag blev det fremført, at fordelene der fulgte af letbanen vil finde sted på trods af gode eksisterende trafikale muligheder. Det fremføres, at stationens nære placering vil have en positiv indflydelse på det planlagte publikumsorienterede torv.

"I forhold til fradrag for fordele bemærkede anlægsmyndighedens advokat, Hanne Mølbeck, at letbanen medfører fordele for ejendommen, også selvom at der i forvejen er gode trafikale muligheder i området. Der henvises til s. 5 i lokalplanen 0-751, hvor letbanen og dens stationer er angivet med en blå stiplede linje. Det ses her, at der ligger en station for enden af ejendommen, som vil bidrage positivt til det planlagte publikumsorienterede torv på hjørnet af ejendommen."

Anlægsmyndigheden i (TS 81101-00051, s. 7). Bilag 14.1.19

Fordele ved letbane frem for bustransport

Anlægsmyndigheden fremfører i tre kendelser mod samme lodsejer (ejendomme med forskelligt SFE-nummer), at der er fordele ved letbanen som offentligt transportmiddel frem for busser.

"[...] der findes en række fordele ved at køre i letbane, som ikke findes i offentlig bustransport: en såkaldt "skinnefaktor". Det bemærkedes, at brugerne foretrækker letbaner frem for busser, da letbanen kører fri for anden trafik, letbanen er mere driftssikker, og der er en større komfort i skinnebåren transport. Letbanen vil være mere effektiv end busserne i området. Det bemærkedes endvidere, at der ikke er tale om en enten- eller situation. Der

³⁶ Sagen er bearbejdet i afsnit 5.4.3 I rimelig tid

henvises til fremlagte rapporter, der viser, at fordelene ved letbanen bliver lagt oven på den eksisterende offentlige infrastruktur i området.”

Anlægsmyndigheden i (TS 81101-00055, s. 12). Bilag 14.1.13

Anlægsmyndigheden argumenter for fordele ved ovenstående alene synspunktet om at passagerne i højere grad finder det attraktivt at lade sig transportere med letbanen, grundet øget komfort og driftssikkerhed. Projektgruppen er jf. *afsnit 6.3 Anden forskning på området* af den opfattelse at skinnefaktoren også vil betyde øget investeringssikkerhed for ejendomme med en stationsnær beliggenhed, hvorfor gruppen undres over, at dette argument ikke fremføres.

Andre OL-taksationskendelser

Det er langt fra alle taksationskendelser fra Odense Letbane, der har en lige så fyldig stillingtagen af kommissionen som de tre ovenstående fra Vesterbro St. I bilag 14.4 er taksationskommissionens stillingtagen til fradrag for fordele i samtlige 14 kendelser, der behandler afkortning, samlet i en tabel. I alle sagerne, på nær SEB-sagen, finder kommissionen, at bevisbyrden for fordele som følge af ekspropriationsanlægget ikke er løftet. Det bemærkes desuden, at ekspropriationskommissionens stillingtagen til fordele omgøres af taksationskommissionen i næsten halvdelen af de kendelser, hvor der ellers var foretaget afkortning i erstatningerne.

Kendelserne bærer i høj grad præg af at benytte standardformuleringer, hvoraf de fleste af kendelserne indledes med følgende:

“Det er Taksationskommissionens skøn, at der ikke kan påvises fordele ved anlæggelse af letbanen og letbanestationen, som forøger værdien af den tilbageblevne del af ejendommen.”

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland.

Den specifikke formulering for den enkelte sag fremgår af skemaet i bilag 14.4

I de fleste af kendelserne er bevisbyrden om restejeendommens værdiforøgelse ikke løftet, og i to af kendelserne, hvor kommissionen skønner en værdiforøgelse, falder fradraget på årsagssammenhængen til ekspropriationsanlægget.

I belægget for stillingtagen til, at fordelene ikke kan påvises, benyttes i de fleste tilfælde variationer af to formuleringer, enten alene eller samlet. Det første indeholder et argument om det eksisterende niveau af kollektiv trafik, mens det andet indeholder et argument om, at letbanen ikke øger udlejningsmuligheder eller -priser.

“Kommissionen har lagt vægt på, at der i forvejen findes en velfungerende kollektiv trafik i form af mange busruter i nærområdet.

[...]

Kommissionen finder således ikke, at det er påvist, at letbanen forøger udlejningsmuligheder eller -priser i nærområdet.”

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland

Den specifikke formulering for den enkelte sag fremgår af skemaet i bilag 14.4

Taksationskommissionen lægger således primært to årsager til grund for, at bevisbyrden ikke er løftet. Eftersom kommissionen er af den opfattelse, at letbanen ikke vil påvirke udlejningsmulighederne og huslejeniveauet i nærområdet, er det projektgruppens opfattelse, at IFRO-rapporterne ikke tillægges vægt i afgørelserne. Hvad årsagen er til, at

taksationskommissionen ikke anerkender rapporternes konklusioner, må henstå i det uvisse, om end det vil forsøges afklaret ved henvendelse til ekspertpersoner i det følgende kapitel.

Oversigt over, hvilke forhold taksationskommissionen inddrager i stillingtagen til fordele

For at danne sig et overblik over, hvilke forhold taksationskommissionen tager stilling til i vurderingen af fordele, er forholdene kategoriseret. Resultatet fremgår af nedenstående tabel.

Lb.nr.	Lodsejer	Påvist værdistigning	Forhold der inddrages i taksationskommissionens stillingtagen				
			Umiddelbar tilknytning til letbanestation	Ejendomsspecifikke forhold	Niveauet af eksisterende kollektiv trafik	Øgede udlejningsmuligheder eller -priser	Årsagsammenhæng
11	PLP	-	-	x	-	x	x
108	DT Group	-	-	x	-	-	-
109	SEB	+	x	x	-	-	x
111	FOA	+	-	x	-	-	x
116	VSV7	-	-	-	x	x	-
121	REMA	-	-	-	x	x	-
129	VIVA	-	-	-	x	x	-
189	Mejerigården	-	-	x	-	x	-
191	FAB	-	-	-	x	x	-
206	Squash & Fitness	-	-	-	x	-	-
212	FAB	-	-	-	x	x	-
214	FAB	-	-	-	x	x	-
225	Civica	-	-	-	x	x	-
284	Nonved	+	-	-	-	-	x

Tabel 10 - Oversigt over forhold, der inddrages i taksationskommissionens stillingtagen til fordele. SEB-ejendommen er fremhævet, da taksationskommissionen kun i denne sag fandt, at letbanen medførte en værdistigning for restejeendommen, der skulle fradrages i erstatningen.

Af tabellens to første kolonner fremgår de ejendomme, hvis erstatningsfastsættelse er behandlet af taksationskommissionen, og af tredje kolonne fremgår det, om der af anlægsmyndigheden er påvist en værdistigning. Det bemærkes, at kun SEB-ejendommen er fremhævet med lysegrå, eftersom dette er den eneste ejendom, kommissionen finder, at værdistigningen er forårsaget af ekspropriationsanlægget og derfor kunne begrunde fradrag i erstatningen. Indholdet af de efterfølgende kolonner visualiserer, hvilke forhold taksationskommissionen inddrager i sin stillingtagen til fordele.

Under kategorien 'ejendomsspecifikke forhold' fremgår forholdene, kommissionen inddrager i vurderingen, og som er specielle for den pågældende ejendom. Det er således her, der ikke benyttes standardformuleringer. Der kan f.eks. være tale om ejerens anvendelse af ejendommen, udnyttelsesgrad, lejeforhold og disses længde, ejendommens indretning eller bevaringsværdige bygninger på ejendommen.

Tabellen gør det tydeligt, at taksationskommissionen vurderer princippet forskelligt fra sag til sag. Der tages i vurderingen ikke højde for de samme forhold. Det er særdeles bemærkelsesværdigt, hvordan der ved SEB-ejendommen lægges den umiddelbare nærhed til grund, mens der i andre sager ikke tages højde for dette forhold. Det er uklart, hvilke fordele en umiddelbar tilknytning indeholder. Kan dette eksempelvis medføre øgede udlejningsmuligheder eller -priser, som kommissionen ellers tager højde for i de andre sager? Det er ligeledes bemærkelsesværdigt, hvordan niveauet af det eksisterende kollektive transport ved lb.nr. 206 kan være den eneste udslagsgivende faktor, uden at der tages højde for andre forhold.

Det må af projektgruppen konkluderes, at taksationskommissionen lægger forskellige forhold til grund i vurderingen af fordele. Dette erfares både i forhold til kommissionens vurdering af, om letbanen har medført fordele for ejendommen, og om disse kan føre til afkortning.

Niveau af eksisterende kollektiv transport

Det er bemærkelsesværdigt, at taksationskommissionen i sagerne for de tre naboejendomme, ejet af SEB, FOA og DT Group ikke forholder sig til niveauet af kollektiv trafik i nærområdet. Dette til trods for, at der findes et busstoppested umiddelbart uden for SEB-ejendommen med omtrentlig samme placering som den kommende letbanestation. Det findes bemærkelsesværdigt, at niveauet af den kollektive transport i nogle kendelser tillægges afgørende betydning for vurderingen af fordele, mens kommissionen ikke benævner forholdet i andre sager.

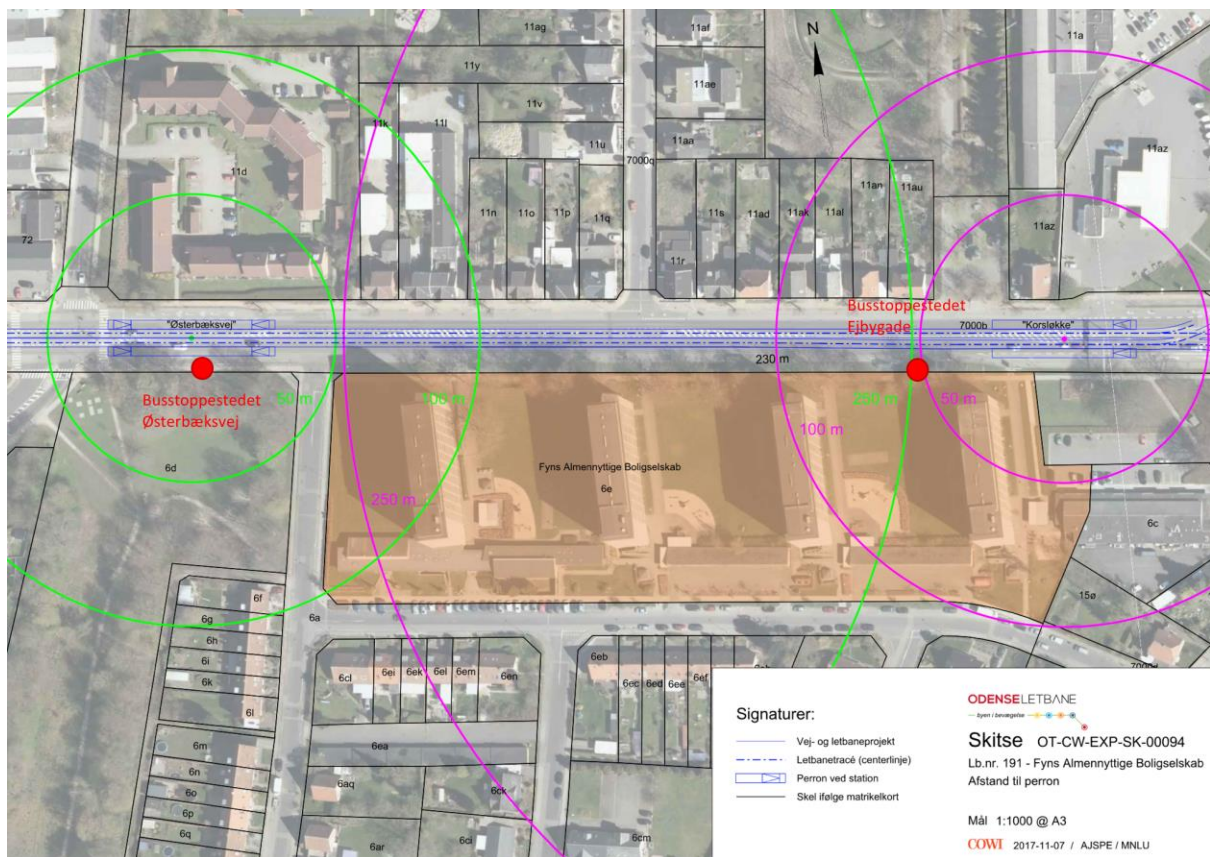


Figur 22 - Screenshot fra Google Streetview, der viser busstoppestedets placering umiddelbart foran SEB-ejendommen, og i nærhed til FOA-ejendommen. Busstoppestedet har samme omtrentlige placering som den kommende letbanestation. Billedet er taget fra en nordlig retning mod syd. (Google Maps, 2017)

Umiddelbar tilknytning

Anlægsmyndigheden fremfører i sagen for FAB-ejendommen, lb.nr. 191, at to letbanestationer placeres i kort afstand til ejendommen, hvoraf den ene blot er i 15 meters afstand, og at placeringen utvivlsomt vil være en fordel for de cirka 224 lejligheder på ejendommen.

Det antages, at anlægsmyndigheden fremlægger denne argumentation, da den afgørende årsag til, at der blev fradraget ved SEB-ejendommen, var den umiddelbare tilknytning. SEB-kendelsen blev truffet d. 23. oktober 2017, mens taksationsforretningen for nærværende sag fandt sted en måned senere, d. 29. november 2017.

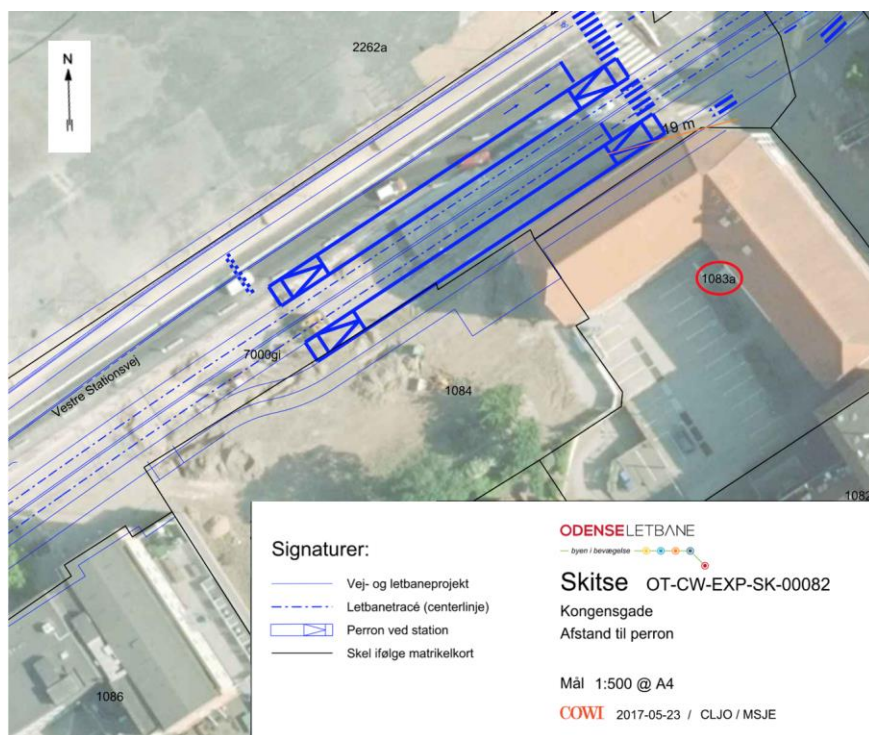


Figur 23 - Skitse af FAB-ejendommens afstand til to letbanestationer. Kortet er tilpasset ved at markere de to busstoppesteder, der nævnes i kendelsen. (Odense Letbane, 2017c)

Der argumenteres således for umiddelbar nærhed. Dette forholder taksationskommissionen sig imidlertid ikke til i kendelsen. Her fremføres blot en variation af ovenstående standardformuleringer om, at der i nærområdet findes velfungerende kollektiv trafik, med en henvisning til de på kortet markerede busstoppesteder, samt at det ikke findes påvist, at letbanen øger udlejningspriser eller mulighederne for udlejning.

I medfør af ovenstående formulering henstår det uvist, hvorvidt det skyldes, at letbanen vil have næsten samme linjeføring og placering af stoppesteder som den eksisterende busforbindelse, eller om det skyldes andre omstændigheder. Til forskel for SEB-ejendommen adskiller ovenstående ejendom sig ved at være ejet af et almennyttigt boligselskab og ved at være fuldt udviklet på ekspropriationstidspunktet. Begge ejendomme vil i fremtiden anvendes til beboelse, men adskiller sig ved ejerformen, og ved at SEB-ejendommen ikke er bebygget med boliger endnu. Det er ukendt, hvorvidt disse forhold har haft indflydelse på vurderingen af, om ejendommen vil stige i værdi som følge af ekspropriationsanlægget.

Kendelsen for PLP-ejendommen, lb.nr. 11, er endnu et eksempel på et tilfælde, hvor taksationskommissionen ikke tager højde den 'umiddelbare tilknytning', kommissionen ellers selv har lagt til grund ved SEB-ejendommen. Nedenstående figur visualiserer afstanden fra letbanestationen til erhvervsudlejningsejendommen.



Figur 24 - Skitse af letbanestationens afstand til PLP-ejendommens hovedindgang. (Odense Letbane, 2017d)

Øgede udlejningsmuligheder eller -priser

Det fremgår af ovenstående tabel 10, at taksationskommissionen i mange af sagerne tillægger det betydning, om ekspropriationsanlægget vil bidrage med øgede udlejningsmuligheder eller -priser.

Man kan bemærke, at kommissionen ikke anfører argumenter eller belæg for, hvorfor restejendommene ikke vil opnå øgede udlejningsmuligheder eller med tiden kan hæve huslejen for nye lejere som en følge af letbanens tilstedeværelse. Ved denne bemærkning i kendelserne afstår kommissionen fra at lægge konklusionerne fra IFRO-rapporterne til grund for vurderingen af restejendommenes eventuelle værdistigninger. IFRO-rapporterne dokumenterede ellers ved et velfunderet empirisk grundlag fra blandt andet talrige erhvervslejemål fra København, at ejendomme i nærheden af stationer til kollektiv transport tilføres værdistigninger som en følge heraf.

Det er uvist, hvilke bevæggrunde kommissionerne lægger til grund for ikke at anerkende IFRO-rapporternes resultater. Projektgruppen ser en sammenhæng til taksationskommissionen for Øernes fortolkning af højesteretsdommer Jørgen Trolle kommentarer til Blangstedgård-dommen i Forum-sagen i 1999³⁷. Ved taksationskendelsen i 1999 tolkede kommissionen Trolle til at være af den opfattelse, at der alene kunne afkortes i erstatningen i de tilfælde, hvor ekspropriationsanlægget ville muliggøre en mere intensiv udnyttelse af restejendommen. Overføres denne tankegang til ekspropriationerne til Odense Letbane, vil en mere intensiv udnyttelse af ejendommene medføre højere huslejepriser, eller at ejendommene bliver mere attraktive på lejemåls-markedet. Der må bemærkes, at der således er stor forskel til omstændighederne i Blangstedgård-dommen, da ekspropriationsanlægget i form af vejanlægget var nødvendig for at kunne udnytte ejendommen mere intensivt til erhvervsparceller. På trods af den store forskel er projektgruppen af den overbevisning, at tankegangen er overførbar til

³⁷ Fortolkningen af Jørgen Trolles kommentar er gennemgået i afsnit 5.4.8 Diskussion af generelle og specielle fordele.

ejendomme, hvis udnyttelse ikke alene vil afhænge af et ekspropriationsanlæg i form af en vej eller lignende.

7.5.3 Projektgruppens erfaringer om fradrag for fordele fra Odense Letbane

- Der er forskel på, hvordan ekspropriations- og taksationskommissionen i sagerne vurderer princippet om fradrag for fordele, da taksationskommissionen har omgjort næsten halvdelen af de ekspropriationskendelser, der før blev afkortet i erstatningen.
- Af de 14 sager, taksationskommissionen indtil videre har afsagt kendelse i, er der alene i ét tilfælde fundet, at der er grundlag for at afkorte i ekspropriationserstatningen. I denne sag begrundede taksationskommissionen værdiforøgelsen ud fra ét forhold: At anlægsmyndigheden anlægger en letbanestationen i umiddelbar tilknytning til ejendommen. Det er særdeles bemærkelsesværdigt at dette forhold ikke benævnes eller tillægges værdi i andre taksationskendelser til trods for, at dette er frembragt af anlægsmyndigheden. Den umiddelbare nærhed er dog lagt til grund i to ekspropriationskendelser.
- Det erfares, at taksationskommissionen lægger forskellige forhold til grund i vurderingen af fordele. Dette gør sig gældende, både når der er påvist værdistigninger, og i vurderingen af, om der er grundlag for at foretage afkortning.
I nogle kendelser tages der stilling til fordele ud fra det eksisterende niveau af kollektiv trafik, samt om letbanen forøger udlejningsmuligheder eller -priser, mens andre kendelser forholder sig til en række ejendomsspecifikke forhold. Forholdene for hvornår, der kan afkortes som følge af fordele af det samme ekspropriationsanlæg, varierer således fra sag til sag. Projektgruppen finder, at det vil skabe en klarere taksationspraksis, hvis vurderingen om fordele ud fra det samme ekspropriationsanlæg blev foretaget ud fra de samme forhold.
- Taksationskommissionen forholder sig kun i et begrænset omfang til anlægsmyndighedens ellers omfangsrige argumentation for fordele.
- Projektgruppen bemærker, at kommissionen afviser beregningsmodellen, der ud fra IFRO-rapporterne har værdiansat fordelene for restejendommene ved bemærkningen om, at der ikke er påvist øgede udlejningsmuligheder og -priser.
- Anlægsmyndigheden forholder sig modsat taksationskommissionen kun i et begrænset omfang til niveauet af den eksisterende kollektive transport og frembringere kun i ét tilfælde argumentet om skinnefaktor. Projektgruppen vurderer, at anlægsmyndigheden ved fremtidige anlægsprojekter med stationsnærhed bør inddrage de to ovenstående forhold i argumentationen for fordele, og ligeledes at skinnefaktoren medfører investeringssikkerhed for de omkringliggende ejendomme.

7.6 Opsamling

Kendelserne og dommene, der ligger til grund for analysen i dette afsnit, er udvalgt på baggrund af, at disse er relevante for problemstillingen, med ambitionen om, at de kan være medvirkende til at afklare flere perspektiver af problematikken.

Det er forholdsvis nyt, at anlægsmyndigheden forsøger at løfte bevisbyrden for at restejendommen opnår fordele som følge af jernbaneanlæg, da den ældste rets- og taksationspraksis opstod i kølvandet af ekspropriationerne til Københavns Metro i slutningen af 1990'erne.

De inddragede kendelser er dels vurderet ud fra den opnåede viden om gældende ret, jf. kapitel 5, og dels ved kommissionernes stillingtagen til anliggendet.

Erfaringerne fra de af anlægsmyndigheden fremførte argumenter i sagerne fra Aarhus Letbane bygger dog alene på anlægsmyndighedens anbringender, eftersom taksationskommissionen ikke har forholdt sig til anliggendet i nogle af de bearbejdede kendelser til trods for anlægsmyndighedens argumenter herom. At kommissionen ikke udtaler sig om fradrag for fordele kan dog betragtes som en stillingtagen til, at kommissionen ikke er af den opfattelse, at der skal forkortes i erstatningen. Det kan kritiseres, at kommissionen ikke begrundede denne stillingtagen med et belæg herfor.

I sagerne, der omhandler erhvervsejendomme, er argumentation for fordele af begrænset karakter, mens der i sagen om byudviklingsejendommen ved Elev argumenteres for flere forhold. For sidstnævnte må det dog konkluderes, at argumentation kunne have været mere kvalificeret, hvis der ikke var inddraget påstande, om at værdistigningen udelukkende var forårsaget af ekspropriationsanlægget og ikke af planlægningen. Projektgruppen anser det dog som en god strategi, at anlægsmyndigheden inddrager argumenter, som en tidligere erstatningsfastsættende myndighed har lagt til grund for fradrag for fordele.

I sagerne fra Odense Letbane er bevisbyrden forsøgt løftet ved en omfangsrig argumentation, som taksationskommissionen alene i ét tilfælde fandt tilstrækkelig for at løfte bevisbyrden for fordele ved ekspropriationsanlægget.

Den af anlægsmyndigheden fremførte argumentation kendetegner sig ved, at den ene taksationskendelse, hvor bevisbyrden løftes, ikke adskiller sig bemærkelsesværdigt fra argumentationen benyttet i de andre sager. Dermed må det udledes, at det i høj grad er omstændighederne på den enkelte ejendom, der er afgørende for udfaldet ift. afkortning.

Det erfares, at taksationskommissionen lægger forskellige forhold til grund i vurderingen af fordele. Projektgruppen finder, at den manglende konsekvens i vurderingen af, hvilke forhold der har indflydelse på fordele, medfører en uhensigtsmæssig uens praksis. Det vil skabe en klarere taksationspraksis, hvis vurderingen om fordele som følge af det samme ekspropriationsanlæg blev foretaget ud fra de samme forhold.

De erstatningsfastsættende myndigheder har i to tilfælde taget stilling til, om fordelene der følger af ekspropriationsanlægget er af så generel karakter, at de ikke kan fradrages i ekspropriationserstatningen. Der kan ikke ud fra kendelsernes ordlyd, fastsættes en skelnen mellem hvornår fordelene er for generelle, og hvilke forhold dette skøn baseres på.

Som et gennemgående vurderingsparameter for sagerne om stationsnærhed forholder de erstatningsfastsættende myndigheder sig til ejendommens anvendelse på ekspropriationstidspunktet. Det var eksempelvis en af de afgørende faktorer ved Forumdommen, hvor Østre Landsret bekræftede taksationskommissionens afgørelse om, at Forum som koncert- og udstillingssted ikke i samme grad som andre ejendomme vil være i stand til at udnytte fordelene ved en metrostation.

Ejendommens anvendelse havde ligeledes udslagsgivende betydning for sagen ved Frederiksberg Centret, hvor anvendelsen til detailhandel samt prognoser om det fremtidige antal passagerer blev tillagt stor betydning i bevisbyrden.

Til grund for erstatningen ved sagerne fra Odense blev der i flere tilfælde vurderet ud fra, hvad projektgruppen betegner som ejendomsspecifikke forhold, herunder om der foreligger begrænsninger ved lejekontrakter, bevaringsværdige registreringer på ejendommen, eller om

ejendommen kunne omdannes til et formål, der i højere grad kunne tilføres værdistigninger ved letbanens tilstedeværelse.

Anlægsmyndighederne har forsøgt at løfte bevisbyrden for ejendommenes værdistigninger ved nærheden til letbanestationerne ved inddragelse af IFRO-rapporterne. Projektgruppen har set rapporterne anvendt ved henholdsvis en sag fra Aarhus og konsekvent i Odense. Anlægsmyndigheden i Odense udviklede en model, der kunne kapitalisere ejendommens fordel ud fra dennes karakteristika. Letbaneselskabet foretog således beregninger af, hvad den specifikke ejendom ville stige i værdi, blandt andet på baggrund af IFRO-rapporternes resultater, hvilket imidlertid i flere tilfælde blev afvist af taksationskommissionen med udtalelser om, at ekspropriationsanlægget ikke ville tilføre øgede udlejningsmuligheder og -priser. Projektgruppen undrer sig over at rapportens resultater tilsidesættes i vurderingen af om stationsnærhed har indflydelse på værdiansættelsen af ejendomme. Det vil søges at afklare, hvad årsagen er hertil i det kommende kapitel.

Taksationskommissionen fandt i sagerne ved Odense Letbane, at der alene var grundlag for at foretage afkortning i erstatningen i en sag, ved begrundelsen om at letbanestationen ville være i umiddelbar tilknytning til ejendommen. Det er ukendt, hvilke fordele kommissionen anser den umiddelbare tilknytning at indebære. Dette vil søges afklaret i det kommende kapitel. Det er bemærkelsesværdigt, at taksationskommissionen ikke behandler dette forhold i nogle af de andre 13 kendelser, til trods for, at det i nogle af sagerne er frembragt af anlægsmyndigheden. Det kan kun anbefales i fremtiden, at anlægsmyndigheden frembringer dette forhold.

Det bemærkes, at taksationskommissionen ved sagerne i Odense i flere tilfælde forholder sig til niveauet af den eksisterende kollektive transport, men at dette stort set ikke er behandlet af anlægsmyndigheden. Analyser af, hvad anlægsprojektet vil bidrage med i forhold til det eksisterende niveau af kollektiv transport, betød at anlægsmyndigheden formåede at løfte bevisbyrden for fordele ved sagen fra Frederiksberg Centret. Dette er interessant, da det bevidner om, at selv en ejendom med et særdeles godt niveau af kollektiv transport kan stige i ejendomsværdi ved etablering af et nyt anlægsprojekt til kollektiv transport.

Det kan ligeledes anbefales, at en fremtidig anlægsmyndighed foretager en undersøgelse af dette forhold. I denne forbindelse bør argumentet om skinnefaktoren frembringes, som i Odense kun fremføres mundtligt i én sag. Argumentet om skinnefaktoren er også bekræftet af Østre Landsret, dog uden navns nævnelse, hvor det i Forum-dommen blev bemærket, at ejendommens værdi som investeringsobjekt blev øget som en følge af anlæggelsen af metrostationen i umiddelbar nærhed. Retten vurderede, at metrostationen ville begrunde en sikring mod lejetab og endda måske begrunde øgede lejeindtægter.

Skinnefaktoren er også særdeles relevant ved vurderingen af, hvad et nyt jernbaneanlæg vil bidrage med til området sammenlignet med det eksisterende niveau af kollektiv transport. Gode busforbindelser opfattes som et faktisk gode og er ikke beskyttet som en del af ejendomsretten. Modsat beror letbanernes tilstedeværelse på en næsten permanent tilstedeværelse, da det må tillægges stor betydning, at letbanetracéet ikke kan flyttes eller omdirigeres uden videre, hvilket let kan gøres med busruter. Ydermere ligger der en betydelig investering til grund for letbanerne, der antages at give dem en længerevarende tilstedeværelse. Skinnefaktorens betydning for at løfte bevisbyrden søges afklaret i det kommende kapitel.



8. Årsager til, at bevisbyrden ikke løftes

Kapitlet har til formål at diskutere og behandle den opnåede viden i de ovenstående afsnit. Til grund herfor vil der især behandles erfaringer udledt af gennemgangen af gældende ret og de identificerede problemer for at undersøge, hvorfor bevisbyrden ikke løftes. Til støtte for denne behandling er der foretaget to interviews med henholdsvis advokat Per Nielsen og professor dr. jur Søren Mørup, begge siddende taksationskommissionsformænd. Udvælgelsen af interviewpersoner er behandlet i *afsnit 3.3 Kvalitetsvurdering af empiri*.

I nærværende kapitel vil der foretages en behandling af nogle af de mest relevante årsager til, at bevisbyrden for fordelene ikke løftes. Det er imidlertid ikke en udtømmende gennemgang, da det er vurderet, at flere af de opnåede resultater i de ovenstående kapitler ikke kræver yderligere behandling. Afsnittet vil behandle flere emner. Der vil indledningsvis tages et overordnet perspektiv, hvorefter flere af de identificerede forhold vil diskuteres på ejendomsniveau.

8.1 Videnskabeligt funderet evidens

Projektgruppen behandlede blandt andet IFRO-rapporterne i afhandlingens kapitel 6, hvor det blandt resultaterne kan fremhæves, at rapporterne kan findes repræsentative som en følge af et omfangsrigt datagrundlag. Det må dog sluttes, at de alene findes egnet som en rettesnor for positive effekter på ejendomsværdien, eftersom datagrundlaget alene var baseret på ejendomme i nærheden af S-togene.

Ved analysen af taksationskendelserne vedrørende arealerhvervelsen til Odense Letbane, i afhandlingens kapitel 7, blev det konstateret, at kommissionen afviste brugen af rapporterne. Projektgruppen fandt det derfor oplagt at udspørge interviewpersonerne om deres holdning til kommissionens valg om at tilsidesætte de teoretiske rapporter i afgørelserne. Samtidig kunne den generelle brug af teoretisk funderet evidens også berøres.

Søren Mørup havde ikke kendskab til IFRO-rapporterne og udtale sig derfor alene om den generelle brug af teoretisk evidens. Han understregede, at der er en stor forskel på statistik og taksation, og udtalte ligeledes, at det er interessant at se på resultaterne som eksempelvis gennemsnitlige værdistigninger (Mørup, 2018: s. 3).

“Man kan derfor ikke sætte sig ned og læse svaret direkte fra en regnemaskine, for der er så mange individuelle forhold. Det betyder ikke, at det er det samme som, at det ikke kan være interessant at se på den gennemsnitlige værdistigning, for den er god nok. Det er det samme, man kan sige om vindmøllerne. Det gennemsnitlige resultat, eller kurven man kan se, er interessant nok.”

Søren Mørup, Interview d. 23. maj 2018, s. 3. Bilag 14.5.2

På trods af at denne udtalelse er adresseret til den generelle brug af videnskabelige rapporter, bekræfter Mørups udtalelse, projektgruppens valg om at betragte IFRO-rapporterne som en rettesnor for værdistigninger for stationsnære beliggenheder. Mørup er imidlertid af den opfattelse, at der er mange specifikke forhold for fast ejendom, der medvirker til, at rapporterne ikke kan stå alene ved taksation, hvorfor man ikke blot kan overføre værdistigninger alene baseret på beregninger.

Per Nielsen forholdt sig skeptisk for brugen af IFRO-rapporterne, da han ikke mente, det empiriske grundlag kunne overføres til sagerne i Odense (Nielsen, 2018: s. 4). Nielsen kunne modsat Mørup forholde sig specifikt til rapporterne, da de var blevet ham forelagt i taksationssagerne i Odense. Ved spørgsmålet om, hvorfor at kommissionen ikke ville anerkende IFRO-rapporterne, udtalte Nielsen følgende:

“Fordi vi ser, at trafikken er så god i forvejen. Hvad giver det så? Giver det flere folk? Giver det en større værdi for ejendommen, at der nu også er mulighed for at køre med metro, når de i forvejen både kan køre med bus og med tog. Og hvor kører den i øvrigt hen, den metro?”³⁸

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 5. Bilag 14.5.1

Nielsen vælger ved dette svar at undlade at forholde sig til spørgsmålet. Svaret er imidlertid interessant, da det ligeledes indikerer, at man ikke blot kan kalkulere værdiforøgelsen ved en teoretisk model.

³⁸ Det antages af projektgruppen, at PN mener letbane i stedet for metro. Umiddelbart før citatet nævnes metro ligeledes i stedet for letbane.

På trods af interviewpersonernes holdninger fastholder projektgruppen betragtningen om, at IFRO-rapporterne kan anvendes som en rettesnor for, at en nær beliggenhed til en stationen medfører en højere værdiansættelse. Rapporterne kan sandsynliggøre værdistigninger, men det vurderes ikke, at de er i stand til at fastslå, at ejendommene i Odense kan udnytte fordelene, jf. førømtalte kriterier om fradrag for fordele. I tilknytning hertil findes en kommentar af Mørup relevant:

“Det afhænger også af, hvilken ejendom der er tale om. To ens ejendomme med ens beliggenheder kan være vidt forskellige. Den ene kan være vildt forsømt og beskidt, hvor det i en salgssituation ikke betyder noget, om der er vindmøller eller ej. Modsat en idyllisk lystejeendom, hvor det gør en verden til forskel. Det tænker jeg lidt er det samme, om ejendomme påvirkes af, at der kommer en station. Hvad er det for en type ejendom? Kan ejeren udnytte den?”

Søren Mørup, Interview d. 23. maj 2018, s. 3. Bilag 14.5.2

Mørups udtalelse er interessant, da den indikerer, at en teoretisk kalkuleret værdistigning ikke direkte kan bringes til fradrag i ekspropriationserstatningen, eftersom han er af den overbevisning, at man bør skelne fra ejendom til ejendom. Overføres Mørups tilkendegivelse til fradrag for fordele, skal de ejendomsspecifikke forhold vurderes ved skøn. Dette er som en følge af at det blot ikke er alle ejendomme der vil stige i værdi, hvilket eksempelvis kan ses ved ejendomme med ens beliggenheder kan være vidt forskelligt, f.eks. SEB- og FOA-ejendommene.

Projektgruppen finder det interessant, hvis der blev foretaget en undersøgelse om et par år, som forholder sig til, hvorvidt letbanens første etape i Aarhus har haft indflydelse på ejendomspriserne nær letbanen, eftersom dette ville være mere relaterbart. Det er uvist, hvilken indflydelse en sådan analyse vil have. Nielsen fremhæver, at han ikke har noget imod den generelle brug af teori, *“men det skal helst have noget at gøre med den virkelighed, man bevæger sig i.”* (Nielsen, 2018: s. 5.)

8.2 Uens praksis og fordele ved umiddelbar tilknytning

Gennemgangen af taksationspraksis viser, at anlægsmyndighedens argumentation har ændret sig. I de tidligere sager fremføres blot, at der burde afkortes i erstatningen, mens den nyeste praksis er mere omfangsrig, da sagerne ledsages med op til 1.000 siders bilag.

En af de væsentligste erfaringer, projektgruppen har gjort sig ved behandlingen af taksationskendelserne i Odense, er, at der lægges forskellige forhold til grund i vurderingen af fordele, hvilket både gør sig gældende, når der er påvist værdistigninger, og i vurderingen af, om der er grundlag for at foretage afkortning. Søren Mørup ville ikke forholde sig til de enkelte kendelser, da han ikke havde kendskab til dem. Han fremhævede dog, at man generelt i kendelserne bør fremhæve de hovedhensyn, der er lagt vægt på, men at kendelsen ikke nødvendigvis skal være udtømmende (Mørup, 2018: s. 4). Adspurgte til samme forhold, svarede Per Nielsen ikke direkte på dette:

“Vores problemstilling er jo, om vi skal tage udgangspunkt i den faktiske anvendelse af ejendommen, eller om vi skal tage udgangspunkt i det, som man planlægningsmæssigt kan gøre. [...]”

“De helt vanskelige overvejelser er, om man skal tage udgangspunkt i ejers situation, eller om man skal tage udgangspunkt i ejendommens situation.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 6 og 7. Bilag 14.5.1

Det kan således være svært at svare på, hvilken betydning det har for taksationspraksis, at vurderingen om fordele som følge af det samme ekspropriationsanlæg bliver foretaget ud fra forskellige forhold. Eftersom der ikke kan udledes noget mere konkret, må projektgruppens anbefaling således være, at anlægsmyndigheden ved fremtidige sager om stationsnærhed bør forholde sig til samtlige af de identificerede forhold, taksationskommissionen tager stilling til i Odense. Der er ikke en klar systematik i, hvilke årsager der lægges grund i rets- og taksationspraksis, jf. figur 10, hvorfor det i fremtiden kun kan anbefales at forholde sig til de identificerede forhold taksationskommissionen tager stilling til.

Umiddelbar tilknytning

I forhold til konstateringen af den manglende systematik må dog specielt et forhold tillægges særligt fokus – at anlægsmyndigheden anlægger en letbanestationen i umiddelbar tilknytning til ejendommen. Taksationskommissionen tillægger dette ene forhold afgørende betydning i den ene taksationskendelse, hvor der foretages afkorting. Adspurgt til dette ene forhold i interviewet med Nielsen, forløber samtalen således:

PN: "Så tror jeg, du tolker for meget på det. I skal tænke på, hvor mange af de her sekretærer, der har været inde over. Det foregår jo ikke rent teknisk ved, at jeg laver tingene. Jeg skal jo sådan bare styre slaget, imens det foregår, og så har vi jo folk til det her. Det er i hvert fald sådan, aflønning er bygget op. Så I må i hvert fald ikke tro, at teksterne svarer alt for meget på tingene."

JUM: "Det er jo lidt det, vi har lagt til grund."

PN: "Ja, det forstår jeg godt. Det ville jeg også have gjort i jeres situation. Men til gengæld er de nogenlunde korte, og det meste, I kan se, er gentagelser i vores afgørelser."

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 3. Bilag 14.5.1

Nielsen, der selv er formand for taksationskommissionen, som har lagt den umiddelbare tilknytning til grund i kendelsen, påstår at projektgruppen har tillagt den umiddelbare tilknytning alt for stor værdi. Niensens svar om fortolkningen af umiddelbar tilknytning undrede projektgruppen, hvorfor Mørup blev adspurg, hvorvidt man kan fastlægge gældende ret ved fortolkning af afsagte kendelser?

"Det er jo det, man vil gøre; det er jo det, der er lagt vægt på – man er nødt til at forholde sig til hvad der står. En kendelse skal jo kunne læses og forstås af parterne, og så fordi vi er en overinstans, skal den også kunne læses af andre instanser, fordi de skal kunne forstå sagen og lægge det til grund for deres praksis, så det er en rettesnor for det. Så derfor er det ret vigtigt, hvad der står i begrundelserne – at det rent faktisk dækker det, vi lægger vægt på. Ellers kan den jo ikke bruges af underinstansen. Uanset hvem der har formuleret kendelsen, skal kommissionen kunne stå inde for begrundelsen. Og det er meget vigtigt, at kendelsen afspejler præcis, hvad man har tænkt på."

Søren Mørup, Interview d. 23. maj 2018, s. 5. Bilag 14.5.2

Projektgruppen er af samme overbevisning som Mørup og vurderer, at kendelserne skal tolkes ud fra ordlyden. En kommission må stå inde for sine egne formuleringer og særligt i argumentationen for sin kendelse. Adspurgt til anliggendet – hvorfor der ikke tages højde for forholdet 'umiddelbar tilknytning' i andre sager – svarer Nielsen ikke direkte på spørgsmålet:

"SEB-ejendommen er jo den eneste, vi laver fradrag ved. Og der siger vi, at der er en fordel ved at stationen kommer der. Og så kan man diskutere, om fradraget skal begrænses af den langsigtede udviklingsplan, der gælder for ejendommen, for enhver ved, at ejendommen skal bebygges på et eller andet tidspunkt. Og så kan man sige, at det kan godt være, at det skulle modregnes i det her fradrag – og det siger vi, det skal det så ikke. Vi vil kun fradrage for det, der har med letbanen at gøre. Og så skønner vi os frem til et eller andet. Og så har vi

yderligere sagt, at den her fordel kan man jo godt regne ud til et eller andet kæmpe tal, men der ligger nogle møgbygninger, som skal være der i fremtiden. Og det gør det svært byplanmæssigt og teknisk at udnytte den.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 7. Bilag 14.5.1

Fordelen følger af stationen, men ‘umiddelbar tilknytning’ uddybes ikke nærmere.

“Vi skal finde ud af denne her fordel, og jo længere væk man kommer, jo mindre er fordelene. Det er i hvert fald det, man argumenterer for fra anlægsmyndighedens side, der har man lavet nogle store skemaer, som nogle af jeres kollegaer har lavet, hvor de siger, at de helt præcis kan se, at vi har en værdiforøgelse på så og så mange procent, når der er 200 m hen til stationen, og så og så mange når der er 150 m, og det ser næsten ud til at være helt videnskabeligt, men det er det jo på ingen måde.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 4. Bilag 14.5.1

Nielsen forholder sig til, at fordelene er afstandsafhængige, men han er kritisk over for, at der er en direkte sammenhæng mellem afstanden og værdiforøgelsen. Projektgruppen supplerede med spørgsmålet om, hvorvidt der opstilles en afstand eller andre parametre, der kan afgøre, om en ejendom er i umiddelbar tilknytning:

“Jeg tror, at det er konkret, vi aner jo overhovedet ikke, om den letbane åbner, og i Aarhus er vi jo dårligt kommet i gang endnu. Og at tro, at den ændrer noget lige nu og her, det er vel stærke løjer.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 3. Bilag 14.5.1

Det må udledes at svaret, at der er tale om et konkret skøn for den enkelte ejendom. Interviewet med Nielsen bragte desværre ikke ny viden om, hvad der skal forstås ved ‘umiddelbar tilknytning’, til trods for gentagne spørgsmål om det. Derfor må projektgruppen ligesom ved ovenstående udlede, at det er et forhold, anlægsmyndigheder skal frembringe ved fremtidige sager med fordele som følge af en stationsnær beliggenhed. Den umiddelbare tilknytning må dog tillægges betydning i taksationspraksis, eftersom det i flere ekspropriationskendelser er et af forholdene, der lægges til grund, og at det i én taksationskendelse er det eneste forhold, der tillægges betydning, for grundlaget for at fradrage.

8.3 Niveauet af eksisterende kollektiv transport

Det er fremkommet ved rets- og taksationspraksis i henholdsvis Forum-dommen og flere taksationskendelser fra Odense, at en væsentlig parameter i vurderingen af fordele, der følger af et nyt kollektivt transportanlæg, er niveauet af den eksisterende kollektive transport. Der skal således lægges vægt på forskellen mellem udbuddet af kollektiv transport før og efter anlægget. Per Nielsen fremhævede, at kommissionen tog højde for forbedringen af letbanen tilførte, men at kommissionen havde en begrænset viden om kollektiv transport. (Nielsen, 2018: s. 4)

Forbedringerne og niveauet af den eksisterende kollektive transport vurderes at kunne indeholde flere faktorer: dækningsgrad, øget antal passagerer, øget eksponering samt nogle af parametrene indeholdt ved skinnefaktor som f.eks. komfortniveau. Det bemærkes af projektgruppen, at anlægsmyndighederne kun i ét tilfælde forholder sig til dækningsgraden af den eksisterende kollektiv transport. Det er iøjnefaldende, at landsretten i Forum-dommen tidligere har lagt dette forhold til grund, uden at anlægsmyndighederne har grebet bolden og forholdt sig til dette i efterfølgende sager. Dette tager taksationskommissionen konsekvensen af i Odense, eftersom de tillægger den eksisterende kollektive trafik afgørende betydning i deres skøn af, at der for flere ejendomme ikke kan påvises fordele.

Ved spørgsmålet om, hvad letbanen vil bidrage med af forbedringer ved ejendommene nær Vesterbro St., var Nielsen følgende opfattelse:

“Kommissionen forholdt sig til, at ejendommene er beliggende ved en meget befærdet vej, og at stationen ligger ikke langt derfra, hvor det er relevant at se på, om letbanen giver noget ekstra volumen til ejendommen. Ved betragtningen om volumen, forholdt kommissionen sig til antallet af passagerer. Der vil måske nok tilføres ekstra volumen, men det gøres jo i kraft af, at trafikken er der i forvejen. Den betragtning findes adskillige steder, hvor vi ikke kan se, at det tilfører mere, at der er et stoppested.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 3. Bilag 14.5.1

Det er interessant, at kommissionen i Odense, specielt i forhold til ejendommene ved Vesterbro St., forholder sig til, hvordan letbanen vil ændre transportforholdene, specielt med henblik på øget passagereksposering.

I vurderingen af fordele som følge af ekspropriationsanlægget bør det eksisterende niveau af kollektiv transport vurderes. Eftersom der kun fradrages for værdiforøgelserne, og dermed forbedringerne, bør det være naturligt at undersøge forskellen som ekspropriationsanlægget medfører. Et bud på en sådan trafikundersøgelse kunne være at kortlægge forbedringerne af den kollektive transport gennem en undersøgelse af forskellene mellem det eksisterende og prognoser af det fremtidige serviceniveau. Det fremgår i *afsnit 6.2 DTU - Transportanalyser*, at det er muligt at undersøge serviceniveauet, f.eks. ud fra parametrene frekvens og vurdering af præference samt ud fra besparelser i tid.

I letbanesagerne i Odense er det ved flere tilfælde kommissionens skøn, at niveauet af kollektiv trafik allerede er god, hvorfor det vurderes, at letbanen ikke bidrager med fordele, der har indflydelse på ejendommenes værdiansættelse. Det vurderes af projektgruppen, at hvis anlægsmyndigheden havde forholdt sig til niveauet af det eksisterende eller undersøgt eventuelle forbedringer af niveauet af kollektiv transport, kunne det have bidraget til en sondering af, hvilke ejendomme der kunne opnå en eventuel værdistigning. Det antages, at anlægsmyndigheden ikke har forholdt sig til forbedringerne, ellers var dette med al sandsynlighed et forhold, der havde været anført i forsøget på at løfte bevisbyrden. En undersøgelse kan bidrage til en identifikation af, hvilke ejendomme det vil være hensigtsmæssigt at nedlægge påstand om afkortning på.

Det skal dog bemærkes, at vurderingen skal tages med et gran salt, eftersom kommissionen i den ene kendelse, hvor det skønnes, at der er grundlag for at fradrage, netop ikke forholder sig til forholdet om eksisterende kollektiv trafik til trods for en buslomme umiddelbart uden for den pågældende ejendom.

Under alle omstændigheder, hvad enten forbedringerne er store eller små, må det anbefales, at anlægsmyndighederne ved fremtidige sager bør forholde sig til den pågældende ejendoms forbedring i niveauet af kollektiv trafik.

8.4 Skinnefaktor

Gennemgangen af praksis viste, at argumentet om skinnefaktor kun var inddraget i én sag ved Odense Letbane som et argument for, at der kunne afkortes. Det var dog et forhold, taksationskommissionen behandlede i Forum-dommen.

Det er identificeret, at skinnefaktoren dels har betydning i forhold til effektivitet og bekvemmelighed, men at begrebet også kan dække over jernbaneanlægs næsten permanente

tilstedeværelse som kollektivt transportanlæg, hvilket har indflydelse på naboejendommens anseelse som investeringsobjekt.

Projektgruppen fremlagde synspunktet om skinnefaktorens betydning for naboejendomme som investeringsobjekter og dennes indflydelse på værdiansættelsen for interviewpersonerne:

“Det tror jeg er rigtigt - det gælder også private personer, at man lægger vægt på, at det ikke kan flyttes. Det bliver formentlig liggende, hvor imod et busstop, det er der ingen garanti for bliver liggende. Det tror jeg spiller ind på erhvervsjendomme. Og jeg tror også, det er en faktor for private købere. Det tror jeg mange tænker over, hvad der er af offentlig transport [...]”

Søren Mørup, Interview d. 23. maj 2018, s. 4. Bilag 14.5.2

“Det er det bestemt. Og det har vi også sagt lidt om. Det er jo byomdannelsen – hvad skal FOA bruge ejendommen til, hvis de ikke vil bruge den længere. Og der skal man jo tænke bolig, fordi det jo er det, man tænker, når vi snakker letbane. Og der skal vi se på, hvad prisen for erhverv og hvad prisen for bolig er [...]”

[...] Og så skal man finde ud af, om det giver noget, at man vil leje ud som bolig. Og med det kendskab jeg har til boligmarkedet, så vi siger, at det kan da godt være, at det gør det, men der er et maksimum for husleje, og hvis vi ikke kan komme op på det, vi før har krævet i erhvervsleje, skal der så være noget fradrag? Det har jeg svært ved at argumentere for i hvert fald.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 6. Bilag 14.5.1

Søren Mørup bekræftede påstanden om skinnefaktorens betydning for ejendomme som investeringsobjekter, hvortil han anførte, at det efter hans overbevisning ligeledes har betydning for private købere. Per Nielsen anførte indledningsvis, at begrebet skinnefaktor efter hans opfattelse indikerer, at den skinnebårne transport har betydning for, at flere ønsker at lade sig transportere med letbane frem for bus. Han var dog af den opfattelse, at det ville have mindre effekt i Odense, da bilen er nødvendig for mange, modsat tilfældet i København (Nielsen, 2018: s. 6). I forhold til ejendomme som investeringsobjekt tilkendegav Nielsen, at det var inddraget i vurderingen af værdiændringerne ved letbanen i forhold til ejendommenes potentiale for byomdannelse. I hans perspektiv skal man se på, hvad byomdannelse af en ejendom kan tilføre i øgede huslejepriser. Det kunne eksempelvis være en omdannelse fra erhvervs- til boligformål, hvor man skal forholde sig til, hvilket af de to formål der kan bidrage med mest i husleje.

Projektgruppen er af den opfattelse, at Nielsen gør ret i at lægge huslejeniveauet til grund for vurderingen af, hvad ejendommen stiger i værdi ved letbanen, men gruppen er dog af den overbevisning, at effekten ikke alene bør vurderes ud fra niveauet af lejeindtægter. Projektgruppen opfatter skønnet om øgede udlejningsmuligheder eller -priser som et udtryk for, at kommissionen er af den opfattelse, at restejendommen skal kunne udnytte fordelene letbanen tilfører. I tilfælde af, at ejendommen ikke er en udlejningsejendom, må man se på hvordan ekspropriationsindgrebet tænkes at kunne påvirke ejendomsværdien i handel og vandel. Hertil er det relevant at inddrage Søren Mørups kommentar om, hvordan fordele skal værdiansættes, der dog var udtalt i anden sammenhæng: “[...] Man skal finde det, en fornuftig uafhængig tredjemand vil give for sådan en fordel.” (Mørup, 2018: s. 2).

Det blev påvist i afhandlingens kapitel 6, at skinnefaktoren har betydning for, hvilke beliggenheder investorer finder sikre for investeringer, hvor netop de stationsnære beliggenheder ved skinnebåren trafik har stor interesse, da skinnerne modsat busruter ikke kan omlægges.

Det er projektgruppens holdning, at anlægsmyndigheden ved fremtidige projekter bør fremhæve fordelene, der følger ved skinnefaktoren, da forholdet vurderes at have indflydelse på værdisætningen af ejendomme. Påstanden er især relevant for de beliggenheder, hvor der er eksisterende busruter, da den permanente tilstedeværelse af skinner netop adskiller sig fra de i højere grad flytbare busruter. I særdeleshed bør argumentet fremføres ved ejendomme, som anvendes til erhvervsvirksomheder, der kan drage fordel af øget eksponering, herunder kontorejendomme, der kan udnytte en øget reklameværdi, og detailhandelsvirksomheder, som kan opnå øget omsætning ved impulskøbere, jf. kapitel 6.

Som omtalt i Forumsagen, blev en syns- og skønsmands vurdering om skinnefaktorens betydning fremhævet af Østre Landsret. Påstanden om fradrag for fordele faldt dog på manglede hjemmel i lovgivningen til at foretage fradrag for generelle fordele, hvorfor det må henstå uvist, om skinnefaktoren havde opnået indflydelse i den pågældende sag.

8.5 Fradrag for fordele af planlægningen

En af de omdiskuterede påstande er, hvorvidt planlægningsmæssige fordele kan begrunde et fradrag i ekspropriationserstatningen, eksempelvis blev påstanden behandlet ved Blangstedgård-dommen, Frederiksberg Centret og flere af kendelserne fra Odense Letbane.

Ændringer i plangrundlaget kan have stor betydning for ejendomsværdier. Det kan eksempelvis medføre store værdistigninger, hvis ændringer i lokalplangrundlaget medfører en større byggeret. Det er ved interviewene søgt at foretage en afklaring af, under hvilke omstændigheder fordele fra planlægningen kan føre til afkortning i erstatningen. Per Nielsen besvarede spørgsmålet om, hvorvidt en øget byggeret kan føre til fradrag i erstatning, således:

“Det vil jeg jo mene, hvis lokalplan er kommet efter anlægsloven. Og hvis man i lokalplanen har anført, at man vil have en byfortætning, så synes jeg, at vi er ovre i at have opfyldt det. Det er ihvertfald det, vi når frem til.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 3. Bilag 14.5.1

Det er muligt, at Nielsen kommer frem til andre resultater end projektgruppen ved sin fortolkning af Blangstedgård-dommen. Ved projektgruppens fortolkning af Blangstedgård-dommen er det opfattelsen, at ejendommens værdistigning skyldes flere ting, men at der alene kan fradrages for værdiforøgelsen som følge af ekspropriationsanlægget og således ikke værdistigningen fra planlægningen. Projektgruppens fortolkning stemmer i øvrigt overens med ordlyden, kommissionen lagde til grund i kendelsen ved SEB-ejendommen, lb.nr. 109, hvor det bemærkes, hvilke forhold der fradrages for:

“Der foretages således ikke fradrag for den langsigtede udviklingsplan for ejendommen og ejendommens placering i et område, der også før Anlægslovens vedtagelse var under omdannelse til byformål.”

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland (TS 81101-00037: s. 21) Bilag 14.1.16

Der synes at være modstridende holdninger mellem formandens udtalelse ved interviewet d. 22. maj og ordlyden i SEB-kendelsen. Projektgruppen fastholder imidlertid forståelsen af gældende ret opnået ved fortolkningen af Blangstedgård-dommen.

Projektgruppen forelagde Søren Mørup spørgsmålet, om hvorvidt værdistigninger sker som en følge af planlægningen. Hertil udtalte han følgende:

"[...] Man skal finde ud af, hvad der ville være sket uanset om letbanen kom. Det handler om at trække en grænse om hvad der er en del af ekspropriationen, da den jo er en del af et større projekt, som man skal finde sammenhængen til."

Søren Mørup, Interview d. 23. maj 2018, s. 2. Bilag 14.5.2

Det afgørende ifølge Mørup er dermed at afklare, hvordan restejendommen ville have udviklet sig, hvis ikke letbanen var kommet. Der skal samtidig foretages en afgrænsning af, hvad man opfatter har sammenhæng med ekspropriationsanlægget. Med denne kommentar afviser Mørup ikke direkte, at der kan være sammenhæng mellem værdistigninger afledt af planlægningen og ekspropriationsanlægget.

"Det, der står i loven, er jo, at det er ekspropriationen, men der kan jo godt være fordele af en plan, som er erstatningsfri, eller hvad man skal kalde dem, da det ikke skal trækkes fra. Det er et vurderingsspørgsmål, hvor man skal vurdere ud fra planlægningen, om den mere intensive udnyttelse ville være kommet under alle omstændigheder, eller om man kan se, at det er specifikt som følge af det her ekspropriationsindgreb [...]"

Søren Mørup, Interview d. 23. maj 2018, s. 1. Bilag 14.5.2

Eksperternes udtalelser i interviewene er medvirkende til at nuancere omstændighederne, eftersom der ikke foretages en kategorisk afvisning af afkortning for fordele af den fysiske planlægning. Mørups udtalelse bekræfter fortolkningen af Blangstedgård-dommen, nemlig at der skal være årsagssammenhæng til ekspropriationsanlægget. Det rejser spørgsmålet om, hvordan denne sammenhæng skabes.

I relation hertil kan der refereres til anlægsloven for Metrocityringen, hvor der var indskrevet en bestemmelse om, at der ved beliggenheder nær metrostationerne i Frederiksberg Kommune kunne foretages en intensivering i bebyggelsen. Ekspropriationskommissionen anerkendte i det tilfælde, at værdistigningen som følge af planlægningen havde sammenhæng til ekspropriationsanlægget, hvilket fremgår af *afsnit 7.3 Metrocityringen, Københavns Metro*.

Det kan imidlertid anfægtes, hvorvidt planlægningsrelaterede anliggender bør være en del af en anlægslov, der har til formål at angive de lovbestemte regler om anlægsprojektet. Planlægningsrelaterede bestemmelser har ikke nødvendigvis direkte relevans for anlægsprojektet, og der kan antageligt opstå situationer, hvor det ikke vil være hensigtsmæssigt, at bestemmelser om planlægning indgår i denne lov. Det kunne eksempelvis være ved et behov for at foretage justeringer eller ændringer af den fysiske planlægning, som ikke kan realiseres, hvis disse er modstridende med bestemmelserne i anlægsloven. Det vurderes, at en bestemmelse, hvis den skal tilføjes i lovgivningen, skal formuleres så generelt, at der alene skabes årsagssammenhæng, der samtidig ikke begrænser en eventuel fremtidig ændring.

I det følgende vil den opnåede viden overføres til to ejendomme, der er centrale for nærværende afhandling.

8.6 Udviklingsperspektiverne ved FOA- og SEB-ejendommene

Ejendommens anvendelse på ekspropriationstidspunktet har betydning for, om der kan opnås værdiforøgelse som følge af ekspropriationsanlægget.

Dette er særligt muligt at observere ved de to naboejendomme ved Odense Letbane, beliggende ved den kommende Vesterbro St. Det er henholdsvis FOA-ejendommen, lb.nr. 111, og SEB-ejendommen, lb.nr. 109, hvor bevisbyrden for fordele ved sidstnævnte løftes. Begge ejendomme

er omfattet af samme lokalplan, og afstanden mellem letbanestationen og indgangene på ejendommenes bygninger er på henholdsvis 65 m og 10 m. Ejendommene betragtes dog forskelligt af taksationskommissionen, da SEB-ejendommen betragtes i et udviklingsperspektiv, mens FOA-ejendommen ikke gør, eftersom ejendommen skønnes fuldt udviklet, da bygningsarealet ikke kan øges – dog er der mulighed for omdannelse fra erhvervs- til boligformål. Erstatningen til SEB-ejendommen afkortes med 1.000.000 kr., mens der anerkendes en værdistigning på FOA-ejendommen, som kommissionen imidlertid skønner at være forårsaget af lokalplanens planlægningsmæssige ændring, og dermed ikke mulig at afkorte for.

FOA-ejendommen er interessant, da ejendommen potentielt kan opnå værdistigninger fra både letbanens etablering og byudviklingspotentialer. Flere ejendomsspecifikke forhold medvirker til at besværliggøre en eventuel byomdannelse, hvorfor det fremstår uvist, i hvilken grad ejendommen vil stige i værdi herved. Ejendommen er på ekspropriationstidspunktet fuldt bebygget, og der foreligger samtidig en SAVE-registrering på bygningerne, hvorfor der stilles større krav til en eventuel ombygning, hvorfor ombygningen ikke findes at være nært forestående. Per Nielsen udtalte i interviewet følgende om, hvilke forhold kommissionen lagde til grund:

“FOA-ejendommen er en fuldstændig anden type ejendom end SEB-ejendommen, hvor man kan sige, at letbanen i virkeligheden forringer ejendommen, da den tager parkeringspladserne fra den. Den anden påstand er fremført af anlægsmyndigheden om, at FOA da bare skal sælge ejendommen til boligformål og tage ud af byen. Vi mener jo, at man ikke skal tage byudviklingsperspektivet på FOA-ejendommen, for den skal ikke byudvikles. Byudviklingsperspektivet bruger vi kun på SEB og på dem, hvor bebyggelsesprocenten kan blive større. De står og mangler parkeringspladserne, så de kan ikke holde kurser for alle hjemmehjælperne. Det så ikke ud til, at de ønskede at flytte derfra, da de havde investeret meget i bygningen.”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 2. Bilag 14.5.1

Projektgruppen er af den opfattelse, at taksationskommissionen foretager et rigtigt skøn ved ikke at lade byudviklingsperspektivet ligge til grund for bedømmelsen af, om restejendommen kan udnytte fordelene, da der netop ikke foreligger en restbyggeret, og omkostningerne ved omdannelse til boliger antageligt er store. Projektgruppen vurderer imidlertid ikke, at SAVE-registreringen afholder virksomheden fra at kunne udleje ejendommen til en anden virksomhed og selv benytte anden billigere beliggenhed med flere parkeringspladser.

Ved naboejendommen, SEB, afkortes ekspropriationserstatningen for den umiddelbare tilknytning. Dette forholder taksationskommissionen sig imidlertid ikke til ved FOA-ejendommen – til trods for den nære beliggenhed. Her finder projektgruppen, at der skabes en uens praksis ved ikke at tage stilling til dette forhold. Projektgruppen er af den opfattelse, at FOA-ejendommen må stige i værdi som følge af den nære beliggenhed til den kommende letbanestation. Det er bekræftet i IFRO-rapporterne, at virksomheder er villige til i højere grad at honorere stationsnære beliggenheder, jf. kap 6, hvilket må afspejle sig i ejendommens salgsværdi.

I et samlet hele er projektgruppen således enig i, at planlægningsmæssige muligheder ikke bør føre til et fradrag i erstatningen for FOA-ejendommen, hvilket også skyldes, at der ikke er årsagssammenhæng til ekspropriationsanlægget, jf. reglerne udledt af Blangstedgård-dommen. Gruppen er imidlertid af den opfattelse, at ejendommen vil stige i værdi som en følge af den stationsnære beliggenhed, hvorfor dette burde have ført til et fradrag i erstatningen.

Til forskel for FOA-ejendommen opnås der et fradrag ved SEB-ejendommen på baggrund af den umiddelbare nærhed. Der fradrages ikke for byudviklingsperspektivet, eftersom SEB-

ejendommen, som udtalt i kendelsen, allerede inden vedtagelsen af anlægsloven var under udvikling.

8.7 Afgørelser, hvor restejendommen ikke opnår fordele

Afhandlingens undersøgelse af rets- og taksationspraksis har medført en diskussion af, om der reelt opnås fordele som følge af ekspropriationsanlægget i alle af de behandlede sager.

I en af kendelserne vedrørende Fyns Almennyttige Boligselskab, lb.nr. 191³⁹, skulle ejeren afstå 915 m² til udvidelse af offentlig vej. Ekspropriationskommissionen fandt, at der skulle afkortes med 30.000 kr. for de fordele, ejendommen ville opnå ved at have en letbanestation i nærheden af ejendommen. Taksationskommissionen fandt, at ekspropriationen ikke ville opnå en værdiforøgelse som følge af anlægget, hvorfor der ikke blev fradraget.

Hvorvidt en almennyttig ejendom, såfremt anlægget havde medført fordele, kan udnytte en øget ejendomsværdi ved etablering af et letbaneanlæg blev diskuteret ved interviewet med Per Nielsen. Han udtalte følgende ved spørgsmålet om, hvorvidt det er et krav, at ekspropriationsanlægget skal medføre en mere intensiv udnyttelse:

“[...] Der står jo i loven, hvad man kan fastsætte huslejer efter, og det er jo ikke efter, om der er en letbane eller ej. Det er jo efter, hvilke omkostninger der er på ejendommen, og hvad viceværten skal have i løn. Så hvordan kan man påstå det?”

Per Nielsen, Interview d. 22. maj 2018, s. 9. Bilag 14.5.1

Projektgruppen vurderer, at spørgsmålet afgøres af to omstændigheder: Henholdsvis hvorvidt ejendommen vil opnå en ejendomsværdistigning, og hvilke indtægter boligselskabet kan få igennem huslejeindkrævningen.

Ejerforholdet vurderes som en dynamisk størrelse, hvorfor en ejendom til almennyttig beboelse kan skifte adkomsthaver på samme måde som privatejede ejendomme, men ejendommens nuværende ejerskab bekræfter Nielsens vurdering om, at det lovbestemte lejeniveau har betydning for, hvorvidt huslejen kan hæves. Dette følger af almenlejelovens § 10, stk. 1, der foreskriver, at lejen skal fastsættes efter boligselskabets driftsomkostninger. Det vilkår, at boligselskaberne ikke kan opnå profit på lejevirkomheden, vurderes af projektgruppen at have afgørende betydning for, dels hvorvidt der kan påvises fordele ved ekspropriationsanlægget, og dels om ekspropriationen har mulighed for at udnytte fordelene. Boligselskabet kan ikke hæve huslejen som følge af den beliggenhedsrelaterede fordel, det medfører at have en letbanestation i umiddelbar nærhed af ejendommen, men selskabet vil sandsynligvis være nødsaget til at hæve huslejepriserne for at dække øgede omkostninger ved en eventuel højere grundskyld. Stationsnærheden vil antageligt over tid udmønte sig i en højere ejendomsværdi, hvilket vil stille ejendommen mere solvent, og dermed have en positiv indvirkning på finansiering af vedligeholdelsesprojekter og byggerier m.v. Det skal dog pointeres, at eftersom taksationspraksis er formet af taksationskommissionen i Odenses kendelser, vejer argumentet om den omkostningsbestemte husleje tungest, hvorfor der ikke kan fradrages for sådanne sager.

³⁹ Kommissionens afgørelse fremgår af bilag 14.1.12.

Diskussionen bevidner, at det er meget relevant at se på ejendommens ejerforhold ved vurderingen af, om værdistigningen kan udnyttes. Det henstår imidlertid uafklaret, hvorvidt der kan fradrages for værdistigninger, når restejendommen er en offentligt ejet ejendom, der anvendes til eksempelvis til gymnasium, bibliotek eller hospital m.v. Det er ikke de offentlige virksomheders formål at levere overskud, hvilket vil afspejle sig i muligheden for at udnytte eventuelle værdistigninger. Det er tidligere erfaret, at kommunerne, der har medejerskab til Letbanen på Ring 3, skal afstå arealerne vederlagsfrit, hvorfor anliggendet om fradrag for fordele ikke er relevant i denne sammenhæng. Diskussionen er imidlertid relevant for andre anlægsprojekter, når det er offentlige ejendomme, der skal afstå arealer, men på sådanne sager findes ikke taksationspraksis endnu.

Per Nielsen tilkendegav ved interviewet, at udfaldet af flere af sagerne var påvirket af et forsigtighedsprincip, hvormed der kun blev afkortet for de forhold, som kommissionen var sikker på, at ejendommen ville opnå. Ejendomsværdistigningerne som følge af letbaneanlægget havde kommissionen fundet usikkert, hvorfor der alene var foretaget fradrag for fordele i én sag (Nielsen, 2018: s. 1).

Projektgruppen er af den overbevisning, at forsigtighedsprincippet er fornuftigt, da ekspropriater skal ydes fuldstændig kompensation, hvorfor det i de tilfælde, en ejendomsværdistigning er behæftet med usikkerhed eller spekulation, ikke bør føre til fradrag.

Nærværende kapitel omhandler som omtalt nogle af årsagerne projektgruppen har fundet mest relevant til, at der ikke foretages fradrag for fordele.

Det er konstateret blandt resultaterne fra kapitel 7, at anlægsmyndigheden anvender meget lignende argumentation i sagerne ved Odense Letbane, og specielt ved de tre sager ved Vesterbro St. På trods af dette, er både udfaldet af sagerne og forholdene, som taksationskommissionen lægger til grund i sine kendelser, vidt forskellige. Det må erfares, at ejendommene har så forskellige karakteristika, at det er de ejendomsspecifikke forhold, der i høj grad har indflydelse i vurderingen af fordele. Dette vil afspejle sig i dels anbefalingerne, og dels konklusionen der følger i de kommende kapitler.

9. anbefalinger

Formålet med nærværende kapitel er at præsentere projektgruppens anbefalinger opnået ved afhandlingen, der kan indgå som en del af påstandene, anlægsmyndigheden bør fremføre i forsøget på at løfte bevisbyrden for fradrag for fordele. Kapitlet indeholder ligeledes anbefalinger til, hvordan anlægsmyndigheden kan agere, og synspunkter, der kan forelægges lovgiver ved udarbejdelsen af fremtidige anlægslove.

Det findes naturligt, at erfaringerne om årsagerne til, at bevisbyrden ikke løftes, vendes til konkrete anbefalinger til fremtidige anlægsprojekter.

Der vil ikke fremføres argumenter i nærværende kapitel, da anbefalingerne udspringer af den tidligere behandling. Anbefalingerne er angivet ved nummer. Nummeret afspejler ikke en bestemt rangering, men er tildelt for overblikkets skyld.

- 1) Der skal af anlægsmyndigheden fremføres konkrete argumenter for ejendommens værdistigning som følge af ekspropriationsanlægget. Det er ikke tilstrækkeligt blot at fremføre påstanden om fradrag for fordele.
- 2) Anlægsmyndigheden bør kvantificere restejendommens værdistigning ud fra de teoretiske værdier af IFRO-rapporterne og fremføre disse værdier som en rettesnor for, hvad restejendommen kan være steget i værdi. Det vurderes, at den beregnede teoretiske værdistigning ikke direkte kan overføres til den enkelte ejendoms værdistigning i praksis.
- 3) Det er identificeret, at taksationskommissionen ved Odense Letbane har lagt forskellige forhold til grund i vurderingen af fordele ved samme ekspropriationsanlæg. Denne uens taksationspraksis bevirker, at det ikke kan udledes eksakt, hvilke årsager der lægges til grund for skønnet, hvorfor projektgruppens anbefaling er, at anlægsmyndigheden ved fremtidige sager om stationsnærhed bør forholde sig til de forhold, taksationskommissionen har taget stilling til: umiddelbar tilknytning, ejendomsspecifikke forhold, niveau af kollektiv transport samt øgede udlejningsmuligheder eller -priser.
- 4) Anlægsmyndigheden bør i særdeleshed fremføre påstanden om, at restejendommen opnår værdiforøgelse ved en beliggenhed i 'umiddelbar tilknytning' til den kommende station. Den umiddelbare tilknytning var den eneste årsag til, at bevisbyrden blev løftet i den eneste taksationskendelse ved Odense Letbane, hvor der blev afkortet i erstatningen.
- 5) Anlægsmyndigheden bør ved alle fremtidige sager forholde sig til niveauet af den eksisterende kollektive transport, da bevisbyrden for forbedringerne af den kollektive trafik, selv ved ejendomme hvor det eksisterende niveau er højt, kan løftes ved en kvalificeret argumentation. Undersøgelserne skal indbefatte, hvad ekspropriationsanlægget bidrager med af forbedringer for den enkelte ejendom, herunder i forhold til øget serviceniveau og passagertilstrømning, f.eks. ud fra parametrene frekvens, volumen, tidsbesparelser m.v. Anbefalingen indbefatter, at anlægsmyndigheden bør rådføre sig med eksperter og rekvirere analyser fra disse.

- 6) Anlægsmyndigheden bør ved alle fremtidige sager fremføre påstanden om skinnefaktor, der indbefatter, at det skinnebårne ekspropriationsanlæg medfører værdistigninger som følge af anlæggets næsten permanente tilstedeværelse. Skinnefaktoren medfører en højere investeringssikkerhed for restejendommen.
- 7) Anlægsmyndigheden bør i højere grad være selektive i deres udvælgelse af sager, eftersom ikke alle restejendomme vurderes at opnå værdiforøgelse af ekspropriationsanlægget som en følge af ejendomsspecifikke forhold, f.eks. hvis der hviler en lang uopsigelig lejekontrakt på ejendommen, eller hvis denne er ejet af et almennyttigt boligselskab eller visse offentlige typer af virksomheder.
- 8) Såfremt ekspropriationsanlægget er en forudsætning for en mere intensiveret bebyggelse, er det muligt at fradrage for dette, hvis den ændrede byggeret er hjemlet i anlægsloven. Dette er erfaret i taksationspraksis. Anbefalingen indbefatter, at anlægsmyndigheden skal tilkendegive tilføjjelsen af en sådan bestemmelse for lovgiver, således at det kan indføres i anlægsloven.

10. Konklusion

I forbindelse med ekspropriation til jernbaneanlæg inddrages lodsejers areal og rettigheder, hvilket skal kompenseres fuldstændigt, jævnfør grundlovens § 73. I tilfælde af, at ekspropriationsanlægget tilfører restejendommen en værdiforøgelse, skal denne fordel fradrages i ekspropriationserstatningen. Problemstillingen vedrører de tilfælde, hvor der ikke afkortes i erstatningen for værdistigninger, hvis dette følger af manglende bevisførelse.

Hvad er årsagerne til, at anlægsmyndigheden ofte ikke formår at løfte bevisbyrden for, at der kan fradrages for fordele i ekspropriationserstatningen som følge af stationsnærhed ved ekspropriation til jernbaneanlæg?

Princippet om fradrag for fordele er primært brugt ved ekspropriationer til vejformål, hvor fordelene heraf kan synes ganske overskuelige at vurdere for den afstående ejendom. Det forholder sig mere besværligt at værdiansætte fordelene ved ejendommens nærhed til et stationsanlæg. Påstanden om værdistigninger ved stationsnærhed er tidligst forsøgt løftet i forbindelse med ekspropriationerne til de første etaper af Københavns Metro, hvor det blev fastslået, at det kræver lovhjemmel at foretage fradrag for generelle fordele. Det har bevirket, at anlægslovene i dag ofte indeholder en bestemmelse, der henviser til vejlovens § 103, stk. 2. Det fremgår af bestemmelsens ordlyd, at eventuelle værdistigninger skal fradrages i erstatningen, men derforuden er bestemmelsen imidlertid kun lidt detaljeret og overlader det fortsat til skøn at vurdere, hvorvidt der kan fradrages i den enkelte sag. Forarbejderne til anlægslovene er ikke medvirkende til at afklare tvivlsspørgsmål, hvorfor retsstillingen i de enkelte sager i høj grad er afhængig af rets- og taksationspraksis, hvor særligt Blangstedgård-dommen afsagt ved Højesteret er den førende dom på området. Analysen af den generelle rets- og taksationspraksis viser, at de almindelige erstatningsretlige regler finder anvendelse ved skønnet af fordele, hvor der foruden påvisning af værdistigninger, skal være en række kriterier opfyldt. I særdeleshed er det kriterierne om, at der skal være årsagssammenhæng mellem fordelene og ekspropriationsanlægget, samt at fordelene skal indtræde inden for rimelig tid, der er afgørende for, hvorvidt der kan afkortes for fordele.

Der er forholdsvis begrænset praksis om afkortning ved ekspropriationer til jernbaneformål, og det er ikke givet, at den erstatningsfastsættende myndighed forholder sig til anlægsmyndighedens påstand om afkortning, som set ved en række taksationskendelser ved Aarhus Letbane.

Det er observeret i sagerne ved Odense Letbane, at taksationskommissionen er uenig med ekspropriationskommissionen ved stillingtagen til afkortning i 6 af de indbragte sager, der omhandler fordele. Det har ført til, at stillingtagen til fradrag ændres i næsten halvdelen af de 14 sager, hvilket har medført, at taksationskommissionen alene fandt bevisbyrden for fordele løftet i ét tilfælde. Projektgruppens analyse viser, at taksationskommissionen lægger forskellige forhold til grund i det udøvede skøn. Der er således ikke systematik i kommissionens stillingtagen til fordele ved det samme ekspropriationsanlæg, hvilket efterlader en uens taksationspraksis over de forhold, der lægges vægt på.

Ved analysen af anlægsmyndighedens omfangsrige argumentation i forbindelse med Odense Letbane er det fremkommet, at argumentationen i den ene taksationskendelse, hvor bevisbyrden løftes, ikke adskiller sig bemærkelsesværdigt fra argumentationen benyttet i de andre sager. Dermed må det udledes, at det i høj grad er omstændighederne på den enkelte ejendom, der er afgørende for udfaldet i forhold til afkortning.

SEB-kendelsen er interessant, eftersom der i denne, foruden en række ekspropriationskendelser, der ikke er indbragt for taksationskommissionen, fradrages for de fordele, som ekspropriationsanlægget og dermed stationsnærheden medfører. Kendelsen er speciel, eftersom det i dennes ordlyd er identificeret, at værdiforøgelsen, der berettiger afkortningen, skyldes ét forhold: At anlægsmyndigheden anlægger en letbanestation i umiddelbar tilknytning til ejendommen. Denne umiddelbare nærhed lægges hverken til grund eller benævnes i andre taksationskendelser, hvilket findes bemærkelsesværdigt og bekræfter kommissionens uens praksis. Den uens praksis ses desuden ved, at niveauet af den eksisterende kollektive trafik er en af årsagerne til, at kommissionen skønner, at ejendommene ikke opnår en værdiforøgelse som følge af letbaneanlægget. Dette forholder kommissionen sig imidlertid ikke til ved SEB-kendelsen, til trods for at der findes en buslomme umiddelbart foran ejendommen.

Det kan konkluderes af analysen af taksationskommissionens praksis, at det er en forudsætning, at restejendommen kan udnytte fordelene. Dette tolkes ved, at flere andre ejendomme, der efter projektgruppens opfattelse også vurderes at have en umiddelbar tilknytning, ikke af kommissionen skønnes at stige i værdi som følge af anlægget.

Det er fremkommet ved udarbejdelsen af afhandlingen, at teoretiske og empirisk baserede undersøgelser bør anvendes som rettesnor, eftersom en teoretisk beregnet værdistigning ikke direkte kan overføres til en given restejendom. Årsagen til, at taksationskommissionen ved Odense Letbane tilsidesatte IFRO-rapporterne, var, at disse ikke på et tilstrækkeligt sikkert grundlag blev skønnet til at påvise ejendomsværdistigninger i de konkrete tilfælde, hvilket taksationskommissionens formand ved projektgruppens interview uddybede var som følge af et 'forsigtighedsprincip'.

Årsagen til, at anlægsmyndigheden i hovedparten af sagerne ikke formår at løfte bevisbyrden, er, at sagerne ikke opfylder følgende to forudsætninger for, at der overhovedet er grundlag for at fradrage: At der er den fornødne årsagssammenhæng mellem ekspropriationsanlægget og værdistigningen, samt at fordelene kan opnås inden for rimelig tid. I bagklogskabens lys burde anlægsmyndigheden have ageret anderledes, hvor påstanden om afkortning ikke skulle have være nedlagt i sagerne, der faldt på rimelig tid.

Hvorvidt der kan afkortes for fordele er i høj grad afhængig af de ejendomsspecifikke forhold, hvorfor det ikke er muligt at give et entydigt svar på, hvad anlægsmyndigheden bør lægge til grund for at løfte bevisbyrden for fordele. Det vurderes, at de klarlagte forhold om, hvad de erstatningsfastsættende myndigheder og domstole lægger til grund i stillingtagen til afkortning, bidrager til at kaste lys over, hvilke forhold der har værdi i rets- og taksationspraksis. Dette har blandt andet resulteret i en række anbefalinger til, hvorledes anlægsmyndigheder bør agere i forhold til fordele ved fremtidige ekspropriationer til jernbaneanlæg.

11. Refleksion

I nærværende kapitel vil der fremgå refleksioner over den anvendte empiri og metodiske overvejelser for indsamling af data.

De behandlede kendelser og domme i afhandlingen

I projektgruppens analyse af rets- og taksationspraksis er en lang række kendelser og domme behandlet. Foruden de i afhandlingen inddragede kendelser findes om muligt flere kendelser, der principielt kunne have været medvirkende til at fastsætte gældende ret ift. 'det generelle' om fradrag for fordele og specifikt ift. fordele som følge af stationsnærhed. Det er i afhandlingen forsøgt at finde balancegangen mellem, at inddrage et tilstrækkeligt antal sager til at belyse problemstillingen og gøre projektgruppen i stand til at svare på problemformuleringen, samtidig med at der kun inddrages de sager, hvor den juridiske problemstilling kan frembringe ny viden. Det var ligeledes vigtigt, at finde balancen ved at inddrage nok sager til, at behandlingen var repræsenterbar, og om at have tid til at behandle dem tilstrækkeligt grundigt. Et vigtigt parameter i forhold til udvælgelsen af kendelser var indledningsvis at opnå kendskab til disse og dernæst at skaffe adgang til dem – og samtidig følge eventuelle aktindsigtshensyn, da kendelser afsagt af administrative myndigheder er omfattet af offentlighedsloven, hvorfor der skal søges aktindsigt. I et overordnet perspektiv vurderes de anvendte kendelser og domme at være repræsentative for at belyse problemstillingen, da hovedparten af de juridiske problemstillinger, som er relevante for fradrag for fordele, fremgår af disse. Som belæg herfor er, at kendelserne stammer fra fire infrastrukturprojekter Københavns Metro, Frederikssundbanen, samt Aarhus- og Odense Letbane.

Det er af projektgruppen alene valgt at behandle to ekspropriationskendelser fra Odense Letbane. Projektgruppen har kendskab til flere ekspropriationskendelser, der ikke er indbragt for taksationskommissionen. Det vurderes, at det kunne have været hensigtsmæssigt, hvis afhandlingen havde behandlet samtlige ekspropriationskendelser, men valget blev truffet ud fra tids- og omfangsmæssige overvejelser. Det findes vigtigt at betragte, hvilken værdi de resterende ekspropriationskendelser har, set i lyset af, hvor mange af kendelserne der blev ændret ift. afkortning ved deres indbringelse for taksationskommissionen. Her blev der, som beskrevet i afhandlingen, truffet anden stillingtagen i 6 ud af 14 indbragte kendelser, og således blev bevisbyrden for restejendommens værdistigning kun løftet i ét tilfælde. Projektgruppen vurderer, at kendelserne har nedsat værdi, men stadig betydning til trods for at de er afsagt af den laveste instans på området.

Afholdte interviews

Projektgruppen har afholdt to interviews med taksationsformændene Per Nielsen og Søren Mørup. Interviewet med Per Nielsen vurderes særlig værdifuldt, da der herigennem er opnået indsigtsfulde tilkendegivelser om, hvad taksationskommissionen har lagt til grund for udfaldet af sagerne i Odense. En del af disse informationer fremgår ikke af kendelserne, hvorfor interviewet har haft stor betydning for at afklare afhandlingens problemstilling. Nielsen har haft en særlig position, eftersom han som juridisk sagkyndig i taksationskommissionen har bidraget til at fastlægge retstilstanden om fradrag for fordele for stationsnærhed.

Gennem interviewet med Søren Mørup blev der opnået værdifulde informationer om de generelle vurderingsparametre i erstatningsfastsættelsen.

I et overordnet perspektiv vurderes de to interviewpersoner at imødekomme de opstillede krav, der fremgår af *afsnit 3.3 Kvalitetsvurdering af empiri*. Udbyttet af interviewene bekræfter formodningen om, at kravet om repræsentativitet er mindre relevant, og at der i stedet opnås en værdifuld dataindsamling ved få interviewpersoner, der besidder en særlig viden om projektets emne.

Analyse af kendelsernes ordlyd

I projektgruppens interview af Per Nielsen blev han forelagt, at projektgruppen havde identificeret, jf. kendelsens ordlyd, at den umiddelbare nærhed i SEB-kendelsen var den eneste årsag til, at der blev fradraget i sagen. Nielsen påstod hertil, at projektgruppen overtolkede, eftersom teksterne ikke *“svarede alt for meget på tingene”*. (Nielsen, 2018: s. 3). Nielsen stillede i den forbindelse spørgsmål ved projektgruppens fremgangsmåde ved at analysere kendelsernes ordlyd. I det efterfølgende interview blev Søren Mørup adspurgt om, hvordan han forholdt sig til påstanden om, at man ikke kan fastlægge gældende ret ved fortolkning af en administrativ myndigheds kendelse. Mørup bekræftede projektgruppens fremgangsmåde ved tolkning af kendelsernes ordlyd. Desværre bidrog de foretagne interviews ikke med ny viden om, hvad der skal forstås ved umiddelbar tilknytning. Samlet set må det udledes, at forholdet må tillægges betydning i taksationspraksis.

Projektgruppen er vidende om afhandlingens store volumen, men det har vist sig at være nødvendigt, eftersom det kræver et vist antal sager at få indsigt i princippet. Det vurderes ligeledes, at strukturen har medført et øget sideantal, men det er fundet nødvendigt dels at behandle gældende ret ved generelle sagerne om fradrag for fordele, og sagerne, der specifikt omhandler stationsnærhed – ligesom den yderligere behandling ved kapitel 8 er fundet nødvendigt.

12. Perspektivering

Hvorfor ikke et standardiseret princip?

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende afhandling er det blevet forelagt projektgruppen, om afhandlingen kunne udmunde i en model, hvor resultatet af denne kunne svare på, hvorvidt der skal foretages fradrag for fordele. Sådanne modeller kan alene holde sig til en række udvalgte parametre, modsat skønnet der kan foretages frit og ud observationer gjort på besigtigelsen. Data om fast ejendom er da også i en klasse for sig i Danmark, både når det gælder datatyper, geografisk udbredelse og kvalitet, hvorfor man kan foranlediges til at tro, at svaret kan udledes af eksempelvis en GIS-analyse på baggrund af denne data.

Ejendomme er imidlertid vidt forskellige, bestående af forskellige karakteristika, hvorfor projektgruppen er af den opfattelse, at skønnet og den individuelle vurdering med alle de elementer der indgår, er en nødvendighed for at fastsætte den fuldstændige erstatning ved ekspropriation. Værdiansættelse af eventuelle fordele lader sig vanskeligt vurdere – især hvad en station vil betyde for en ejendoms beliggenhed er svær at værdiansættelse. At man ikke kan overlade skønnet til en model eller et detaljeret regelsæt, bekræfter kommissionens af 1956s anbefalinger om ikke at sætte skønnet af fordele under regel. Det ville efter kommissionens opfattelse føre til, at der vil være nogle erstatningssituationer, som vil være på kant med grundlovens krav om fuldstændig erstatning og i andre situationer vise sig at være for utilstrækkelige.

Projektgruppen er af den opfattelse, at der ikke kan opstilles en fast model, der kan implementeres ved samtlige erstatnings- eller fordelssituationer. Dermed ville de erstatningsfastsættende myndigheder desuden havde udspillet sin rolle. Det er dog opfattelsen, at en model kan benyttes som indikation eller rettesnor. På baggrund af nærværende afhandling er projektgruppen derfor af samme opfattelse som kommissionen, at der fortsat ikke skal vedtages yderligere lovgivning på området, men at den bedste vejledning i stedet findes i rets- og taksationspraksis.

Kommissionernes sammensætning og kompetencer

Blandt afhandlingens resultater fremstår, at taksationskommissionen ved Odense Letbane i henhold til kendelsernes ordlyd har en usystematisk og uens praksis i vurderingen af fordele. Præmissen for dette er, at man kan tage ordlyden i den afsagte for pålydende, hvilket vil betyde, at kendelsen skal afspejle, hvad kommissionen har lagt vægt på i vurderingen af erstatningen og den eventuelle fordels størrelse. Synspunkt om den uens praksis er behandlet af flere omgange og diskuteret i *afsnit 8.7 Uens praksis og fordele ved umiddelbar tilknytning*.

Den uens praksis skal betragtes i lyset af, at der er stor forskel på, hvordan ekspropriations- og taksationskommissionen tager stilling til princippet om fradrag for fordele i sagerne ved Odense Letbane. I de kendelser, projektgruppen er i besiddelse af, er der foretaget fradrag af ekspropriationskommissionen i 7 af sagerne, hvor taksationskommissionen alene afkorter i én sag. Dette forhold er medvirkende til at skabe undren om, hvorvidt strukturen og forholdene for kommissionerne er tilsvarende den opgave, de skal udføre. Det fremgår af flere af kendelserne ved Odense Letbane, at anlægsmyndigheden til disse har vedlagt over 1.000 siders bilag for deres påstande i sagerne.

Kendetegnet for taksationssystemet er, at formanden og de udpegede medlemmer skal træffe afgørelse på taksationsforretningen. Der er altså tale om et system, hvor kommissionen på forholdsvis kort tid skal træffe en afgørelse, hvilket harmonerer dårligt med, at en part fremfører så omfangsrige bilag. Det kan imidlertid ved flere tilfælde være påkrævet, når sagerne grundet ejendommens forhold eller øvrige omstændigheder gør dem komplekse, hvorfor bilagene kan være medvirkende til at forberede kommissionen og sætte medlemmerne ind i sagerne.

Den uens praksis og det anderledes udfald af sagerne i Odense er medvirkende til at fostre spørgsmålet om, hvorvidt kommissionens medlemmer ved henholdsvis en plejeassistent, gårdejer, bager og en fiskeriforeningsformand findes at have de fornødne kompetencer til at træffe afgørelse i disse komplicerede taksationssager?

De kommunale taksationskommissioners kompetencer var genstandsfelt for en ph.d.-afhandling, hvor det blandt resultaterne kan fremhæves, at det er usikkert, hvorvidt lovgivningen for taksationskommissionernes sammensætning tildeler kommissionen de kompetencer, de reelt ikke besidder, eller om kommissionernes medlemmer reelt har de påkrævende kompetencer (Knoop, 2018).

Som tidligere nævnt nedsatte erhvervsministeren i maj 2017 et ekspropriationsudvalg, der har til formål at undersøge planlovens ekspropriationsbestemmelser. Undersøgelsen var forventet afsluttet i starten af 2018, men publiceringen af udvalgets resultater afventes endnu. Projektgruppen ser frem til, om udvalget kommenterer på andet end planlovens bestemmelser. Gruppen er samtidig af den opfattelse, at man også med fordel kan granske lovgivningen og taksationssystemet på vejområdet. Det er oplagt, at man i det mindste tildeler kommissionerne mere forberedelsestid til de komplekse sager, således at disse træffes på et tilstrækkeligt oplyst grundlag.

Lokalplaners betydning for erstatningsfastsættelsen

Aarhus og Odense kommuner havde forud for ekspropriationstidspunkterne vedtaget lokalplaner for letbaneanlæggene, hvor formålet blandt andet var at udlægge arealer til letbanernes placering samt for at sikre dennes indpasning i 'by-, gade- og landskabsrummet'. Arealerne blev udlagt til offentlige formål. (Aarhus Kommune, 2012: s. 27ff & Odense Kommune, 2015: s. 29ff). Dette får imidlertid indflydelse på lodsejerens arealerstatning.

På baggrund af faktuelle fejl i lokalplanernes afgrænsninger blev der af taksationskommissionen først afsagt en erstatning ved FOA-ejendommen i Odense, lb.nr. 111. Anlægsmyndigheden ønskede sagen genoptaget, hvilket resulteret i afsigelse af en ny kendelse. Genoptagelsen omhandlede udelukkende værdifastsættelsen af det afståede areal på 1.020 m², eftersom kommissionen fejlagtigt havde lagt det forkerte plangrundlag til grund for prisfastsættelsen af arealet. I den første kendelse havde lokalplan 0-761, der udlagde arealet til bolig- og serviceformål, indflydelse på arealerstatningen. En nærmere undersøgelse af lokalplansgrænserne viste imidlertid, at kun 30 m² var beliggende inden for lokalplan 0-761, mens de resterende 990 m² var omfattet af lokalplan 0-760, der udlagde arealet til offentlige formål. Forskellen havde som omtalt afgørende betydning for værdiansættelsen, eftersom arealprisen blev reduceret med hele 1.140 kr pr. m², fra 1.260 til 120 kr pr. m². I det konkrete tilfælde medfører det et fald i lodsejerens arealerstatning på 1.128.600 kr.

Projektgruppen finder det oplagt at undre sig over rimeligheden af dette. Kommunens planafdelingen agerer efter planlovens bestemmelser og vedtager en lokalplan efter de gældende regler. Vedtagelsen af lokalplanen sikrer det nødvendige juridiske grundlag, da letbanen

medfører væsentlige ændringer af det eksisterende miljø, og plangrundlaget er nødvendigt for at sikre en ensartet udvikling. Taksationskommissionen skønner, dog af to omgange, den fuldstændige erstatning efter de på tidspunktet oplyste omstændigheder. Men der kan argumenteres for, at letbane-lokalplanen, der udlægger arealerne til offentlige formål, netop er afstedkommet af letbanens etablering. Er det rimeligt at lodsejeren må betale for dette? Han har jo ikke bedt om hverken letbane og dertilhørende letbane-lokalplan. Fører det til at vedkommende erstattes, som om letbanen ikke kom?

13. Referenceliste

Aarhus Kommune, 2012

Aarhus Kommune. *Lokalplan nr. 907 - Letbane i Aarhus - Strækningen fra Nehrus Allé til Lystrup*. Besøgt 19.05.18:
<http://webgis.aarhus.dk/lokalplaner/LOKPLAN.150/0907!.pdf>

Aarhus Letbane, 2018

Aarhus Letbane. *Finansiering af letbanen*. Besøgt 19.05.18
<http://www.letbanen.dk/om-letbanen/oekonomi/>

Andersen, 1954

Andersen, Poul. *Dansk Statsforvaltningsret*. Gyldendal. 1954.

Bech-Bruun, 2017

Bech-Bruun. *Taksationskommissionenssags nr. T581101-00037 - SEB Ejendomme A/S (lb.nr. 109) - anmodning om genoptagelse*.

Bladt, 2012

Bladt, Lene Elemegaard. *Stationsbyer*. Besøgt 19.05.18:
<http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/stationsbyer/>

Blichfeldt, 2018a

Blichfeldt, Rune Hellgren. *Direktør utilfreds: Letbane lider dyre nederlag i ankesager om ekspropriation*. Besøgt 19.05.18: <https://www.fyens.dk/odense/Direktoer-utilfreds-Letbane-lider-dyre-nederlag-i-ankesager-om-ekspropriation/artikel/3226434>

Blichfeldt, 2018b

Blichfeldt, Rune Hellgren. *Vil ikke betale så meget: Odense Letbane på vej i byretten*. Besøgt 19.05.18:
<https://www.fyens.dk/odense/Vil-ikke-betale-saa-meget-Odense-Letbane-paa-vej-i-byretten/artikel/3246329>

Blume, 2009

Blume, Peter. *Juridisk metodelære*. Jurist- og Økonomforbundets forlag. KBH. 2009

Brinkmann & Tanggaard., 2010

Brinkmann, Svend & Tanggaard, Lene. *Kvalitative Metoder, en grundbog*. Hans Reitzels Forlag. KBH. 2010

Danske Regioner, 2017

Danske Regioner. *Fremtidens transport - disruption kræver nye fleksibel planlægning*. 2017. Besøgt 19.05.18:
<http://www.regioner.dk/media/4876/fremtidens-transport-enderlig-rapport-31-03-20017-002.pdf>

DTU, 2013

DTU Transport. *Definitioner og mål for mobilitet, tilgængelighed og fremkommelighed*. 2013. Besøgt 12.05.18:
<https://www.trm.dk/~media/files/publication/2013/traengselskommissionen/7-moede-i-traengselskommissionen/mobilitet-og-tilgaengelighed.pdf>

DTU, 2018

DTU Transport. *Landstrafikmodellen - Om modellen* 2018. Besøgt 14.05.18:
http://www.landstrafikmodellen.dk/om_modellen

Ejendomsforeningen Danmark, 2013

Ejendomsforeningen Danmark. *Værdiansættelse af investeringsejendomme – Definition af forrentningskrav*. 2013. Besøgt 23.04.18:
https://ejendomsforeningen.dk/media/176669/vaerdians_tttelse_af_investeringsejendomme4.pdf

Erhvervsministeriet, 2017

Erhvervsministeriet. *Planlovens ekspropriationsbestemmelser skal under lup*. Besøgt 19.03.17: <http://em.dk/nyheder/2017/05-15-planlov-ekspropriation>

Erhvervsstyrelsen, 2017

Erhvervsstyrelsen. *Fingerplan 2017 Landsplandirektiv for Hovedstadsområdets planlægning*. Besøgt. 13.05.17:
https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/fingerplan_2017_0.pdf

Evald, 2014

Evald, Jens. *At tænke juridisk*, 4. udg., Nyt Juridisk Forlag A/S. KBH. 2014

Eyben, 1978

Eyben, W.E. von: *Dansk Miljøret*, bind IV. Akademisk Forlag. 1978.

Faarup, 2014

Faarup, Hans. *Ekspropriation til veje i lokalplaner*. Tidsskrift for Kortlægning og Arealforvaltning, Årg. 122, Nr. 47, 1-7. 2014.

Google Maps, 2017

Google Maps *Odense, Syddanmark, Street View – aug. 2017*. Besøgt: 03.05.18
<https://www.google.dk/maps/@55.3945604,10.3669491,3a,75y,151.42h,85.62t/data=!3m6!1e1!3m4!1sL4uFvDknRZzQz2ipY-yiDg!2e0!7i13312!8i6656>

Hartoft-Nielsen et al., 2017a

Hartoft-Nielsen, Peter & Reiter, Ida & Elle, Morten & Fisker, Sofie. *By og Bane i Hovedstadsområdet - Nyt nr. 1*. AAU-CPH. 2017. Besøgt 14.05.18:
https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/kontorbyggeri_i_hovedstadsomraadet_aau_2017.pdf

Hartoft-Nielsen et al., 2017b

Hartoft-Nielsen, Peter & Reiter, Ida & Elle, Morten & Fisker, Sofie. *By og Bane i Hovedstadsområdet - Nyt nr. 2*. AAU-CPH. 2017. Besøgt 14.05.18:
https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/nybyggeri_og_arealforbrug_til_byformaal_i_hovedstadsomraadet_aau_2017.pdf

Hovedstadens Letbane, 2018a

Hovedstadens Letbane: Se visionerne. Besøgt 19.05.18:
<https://www.dinletbane.dk/se-visionerne/>

Hovedstadens Letbane, 2018b

Hovedstadens Letbane: Fakta. Besøgt 19.05.18:
<https://www.dinletbane.dk/se-visionerne/fakta/>

Jensen, 1975a

Jensen, Orla Friis. *Taksationskendelser i ekspropriationssager 3. 1970-1974*. Juristforbundets Forlag. 1975.

Jensen, 1975b

Jensen, Orla Friis. *Taksationsproces*. Juristforbundets Forlag. 1975.

Jensen, 1986

Jensen, Orla Friis. *Miljørettens grundbog*. Akademisk Forlag. 1986.

Jensen, 2004a

Jensen, Orla Friis. *Lighed og kausalitet ved ud måling af ekspropriationserstatning*. Landinspektøren 04/2004. 2004

Jensen, 2004b

Jensen, Orla Friis. *Festskrift om Menneskerettigheder til Carl Aage Nørgaard*. Jurist og Økonomiforbundets Forlag. 2004.

Jensen, 2006

Jensen, Orla Friis. *Miljøretten, bind 1, 2. udg.* Jurist- og Økonomiforbundets Forlag. 2006

Jørgensen et al., 2017

Jørgensen, Gertrud & Vejre, Henrik & Caspersen, Ole Hjorth & Sehested, Karina & Winther, Lars. *Hovedstaden 2030 – Fremtidens udfordringer for planlægning i Hovedstadsområdet, en vidensbaseret gennemgang*. Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning og Dansk Byplanlaboratorium. 2017

Kjær, 2014

Kjær, Finn. *Juridisk og geografisk analyse af områder - Juridisk Metode Slides*. Aalborg Universitet. 2014

Kjær, 2016

Kjær, Jakob Sorgenfri. *Letbaneforsinkelse koster en halv million om dagen*. Besøgt 16.05.18: <https://politiken.dk/indland/art5621965/Letbaneforsinkelse-koster-en-halv-million-om-dagen>

Knoop, 2018

Knoop, Vibe Thimgaard. *Sagkundskab i taksationskommissionerne*. Besøgt 31.05.18: <https://cowirightofway.com/2018/01/09/sagkundskab-i-taksationskommissionerne/>

Kvale og Brinkmann, 2008

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend. *Interview - introduktion til et håndværk*. Hans Reitzels Forlag. KBH. 2008

Lilja og Olesen, 2012

Linlja, Troels Micheal & Olesen, Karsten Naundrup. *Domsanalyse*. Samfundslitteratur. Frederiksberg.

Madsen, 2013

Madsen, Lars Henrik Gam. *Retsdogmatisk forskning i praksis*. Besøgt 17.05.18: http://studerende.au.dk/fileadmin/site_files/filer_jura/dokumenter/studieportal/Vejledning/Speciale/Praktisk_forskning_jura.pdf

Madsen, 2017

Madsen, Henrik Havbæk. *Kommentar: Der er jobs i letbaner*. Besøgt 16.05.18: <https://stiften.dk/aarhus/Kommentar-Der-er-jobs-i-letbaner/artikel/436501>

Ministeriet for offentlige arbejder, 1955

Ministeriet for offentlige arbejder. *1. betænkning vedrørende forslag til de offentlige vejes bestyrelse m.m. Betænkning nr. 117*. 1955

Ministeriet for offentlige arbejder, 1963

Ministeriet for offentlige arbejder. *1. betænkning vedrørende gennemgang af ekspropriationslovgivningen. Betænkning nr. 330*. 1963

Mogensen, 2006

Mogensen, Christian. *Fradrag i erstatning for fordele, som en restejendom opnår ved et ekspropriationsanlæg*. (U.2006B.133. 2006). Ugeskrift for Retstidende, Karnov Group, 2006.

Mølbeck og Flensborg, 2007

Mølbeck, Hanne & Flensborg, Jens. *Ekspropriation i praksis*. Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, 2007.

Mørup, 2018

Mørup, Søren. *Interview, Aarhus Universitet*. Afholdt 23.05.18
Referat og transkription af dele af interviewet fremgår af bilag 14.5.2.

Nielsen et al., 2013

Nielsen, Otto Anker & Ingvardson, Jesper Bláfoss & Andersen, Jonas. *Analyse af potentialet for flere letbaner i Hovedstadsregionen*. DTU Transport. 2013

Nielsen et al., 2016

Nielsen, Otto Anker & Anderson, Marie Karen & Ingvardson, Jesper Bláfoss & Andersen, Jonas & Christiansen, Hjalmar & Halldórsdóttir, Katrín & Wibrand, Jepser. *Internationale og nationale erfaringer for effekten af forskellige typer højklaset kollektiv transport og tæthed til stationer og standsningssteder*. DTU Transport. 2016

Nielsen, 2018

Nielsen, Per. *Interview, Advodan i Aalborg*. Afholdt 22.05.18
Referat og transkription af dele af interviewet fremgår af bilag 14.5.1.

Nordiske Medier, n.d.

Billede. Besøgt: 01.05.18: https://f.nordiskemedier.dk/2mcf68fwt4tn9nlb_660_1000.jpg

Nybolig, 2016

Nybolig. *Markedsrapport erhvervsejendomme i Danmark - Efterår 2016*. Besøgt 23.04.18:
https://nyboligerhverv.dk/markedsindsigt-og-analyser/nyhed_ny-markedsrapport

Odense Kommune, 2013

Odense Kommune. *Odense Letbane. VVM og miljøvurdering*.
<https://www.odenseletbane.dk/media/1159/vvm-og-miljoevurdering.pdf>

Odense Kommune, 2015

Odense Kommune. *Lokalplan 0-760 - Odense Letbane - 1. etape*. Besøgt: 19.05.18:
<https://www.odense.dk/~media/d526b746ee1f4404919852612c247e59.ashx?la=da>

Odense Letbane, 2016a

Odense Letbane. *Ekspropriationsplan, arealfortegnelse 9 - Lb.nr. 168, 204-211. Dokument nr. OT-CW-EXP-DR-00042, version 2.0*. 2016

Odense Letbane, 2016b

Odense Letbane. *Ekspropriationsplan, arealfortegnelse 7 - Lb.nr. 106 ; Arealfortegnelse 8 - Lb.nr. 094 - 100. Dokument nr. OT-CW-EXP-DR-00038, version 2.0*. 2016

Odense Letbane, 2016c

Odense Letbane. *Ekspropriationsplan, arealfortegnelse 9 - Lb.nr. 064, 107 - 111 og AF 109A-B. Dokument nr. OT-CW-EXP-DR-00035, version 2.0*. 2016

Odense Letbane, 2016d

Odense Letbane. *OT-CW-EXP-DR-00036, Rettelsesbilag til ekspropriationsplan OT-CW-EXP-DR-00035, Vedr. Lb.nr. 111, FOA Fag og Arbejde. Dokument nr. OT-CW-EXP-DR-00036*. 2016

Odense Letbane, 2017a

Odense Letbane. *Skitse OT-CW-EXP-SK-00097, SEB og FOA - Lokalplangrænser Revideret udsnit af ekspropriationsplan.* 2017

Odense Letbane, 2017b

Odense Letbane. *Skitse OT-CW-EXP-SK-00081, SEB og FOA - Afstand til perron.* 2017

Odense Letbane, 2017c

Odense Letbane. *Skitse OT-CW-EXP-SK-00094, Lb.nr. 191 - Fyns Almennyttige Boligselskab. Afstand til perron.* 2017

Odense Letbane, 2017d

Odense Letbane. *Skitse OT-CW-EXP-SK-00082, Kongensgade - Afstand til perron.* 2017

Odense Letbane, 2018

Odense Letbane. *Fakta om letbanen.* Besøgt 19.05.18:
<https://www.odenseletbane.dk/om-odense-letbane/fakta-om-letbanen/>

Olesen, 2012

Olesen, Mette. *Skinnefaktor eller systemfokus.* Besøgt 16.05.18:
<http://asp.vejtid.dk/Artikler/2012/12%5C6472.pdf>

Panduro et al., 2013

Panduro, Toke Emil & Lundhede, Thomas Hedemark & Kummel, Linda & Ståhle, Alexander & Heyman, Axel & Thorsen, Bo Jellesmark. *Værdisætning af bykvaliteter - fra hovedstad til provins 216b.* Intitut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet. 2013.

Panduro et al., 2014

Panduro, Toke Emil & Lundhede, Thomas Hedemark & Thorsen, Bo Jellesmark. *Virksomhedernes værdisætning af byrummets kvaliteter, 235.* Intitut for Fødevarer og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet. 2013.

Pedersen et al., 2001

Pedersen, Kirsten Bransholm & Land, Birgit (2001) *Den kvalitative forskningsproces.* Roskilde Universitetsforlag, 1. udgave.

Ross, 1983

Ross, Alf. *Dansk Statsforfatningsret.* Nyt Nordisk Forlag, 1983.

Transportministeriet, 2010

Transportministeriet. *Ring 3 – Letbane eller BRT?* Besøgt 16.05.18:
<https://www.trm.dk/da/publikationer/2010/ring-3---letbane-eller-brt>

Trolle, 1970

Trolle, Jørgen. *Kommentarer til danske Højesteretsdomme afsagt i tiden juni-december 1969 (U.1970B.114)*. Ugeskrift for Retstidende, Karnov Group, 1970.

Vejdirektoratet, 2016

Vejdirektoratet. *Vejledning i lov om offentlige veje. Vejledning i lov nr. 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015. Version 2016-01*. 2016

Doms- og afgørelsesregister

Trykte domme

U 1970.135/2 H - *Blangstedgård*

U 1971.457 H - *Skive*

U 1990.731 H - *Tulip*

U 1998.1497 H - *Søften*

Utrykte domme

ØLD 1979-02-09 - *Sengeløse*

Administrative afgørelser

KFE 2000.236 - *Forum*

KFE 2000.276 - *Kildedal*

KFE 2004.191 - *Fredgaard Radio*

KFE 2013.177 - *Islands Brygge*

MAD 2011. 1037 - *Frugthave*

MAD 2016.467 V -

Utrykte administrative afgørelser

Overtaksationskommission, kendelse af 21. marts 1960 Siøgård - *Siø*

Overtaksationskommissionen for Nord- og Vestsjælland, kendelse af 7. december 2017, sag.nr. TS 82001-00014 - *Gniben*

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, Odense Letbane, protokoltilførsel den 1. juni 2016, 29. hæfte - *Tasso* - *lb.nre. 97, 98 og 99*

Statsekspropriationskommissionen for Jylland, Odense Letbane, protokoltilførsel den 2. januar 2017, 54. hæfte - *Amstrup* - *lb.nre. 204 og 205*

Statsekspropriationskommissionen på Øerne, Cityringen, ekspropriationsforretning den 9. december 2009 og protokoltilførsel 22. december 2009, 18. hæfte, *Lb.nr. Rhp-027* - *Rådhuspladsen*

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 13. juni 2016, sag. nr. TS 81101-00039 - *PLP* - *lb.nr. 11*

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 13. juni 2016, sag. nr. TS 81101-00039 - *Merjerigården* - lb.nr. 189

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 13. juni 2016, sag. nr. TS 81101-00049 - *Nonved* - lb.nr. 284

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 29. november 2017, sag. nr. TS 81101-00054 - *Civica* - lb.nr. 225

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 29. november 2017, sag. nr. TS 81101-00052 - *VIVA* - lb.nr. 129

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 29. november 2017, sag. nr. TS 81101-00040 - *FAB* - lb.nr. 191

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 29. november 2017, sag. nr. TS 81101-00055 - *FAB* - lb.nr. 212

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 29. november 2017, sag. nr. TS 81101-00074 - *FAB* - lb.nr. 214

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 3. oktober 2017, sag. nr. TS 81101-00034 - *DT Group* - lb.nr. 108

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 3. oktober 2017, sag. nr. TS 81101-00037 - *SEB* - lb.nr. 109

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 3. oktober 2017, genoptaget ved kendelse af 26. april 2018, sag. nr. TS 81101-00038 - *FOA* - lb.nr. 111

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 30. oktober 2017, sag. nr. TS 81101-00050 - *VSV7* - lb.nr. 116

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 30. oktober 2017, sag. nr. TS 81101-00051 - *REMA* - lb.nr. 121

Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, kendelse den 30. oktober 2017, sag. nr. TS 81101-00070 - *Squash & Fitness* - lb.nr. 206

Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland, kendelse den 13. december 2013, sag. nr. TA III 8 / 13 - *A/S Total* - lb.nr. 52

Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland, kendelse den 13. december 2013, sag. nr. TA III 8 / 13 - *Skejby Hospital* - lb.nr. 61

Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland, kendelse den 13. december 2013, sag. nr. TA III 7 / 13 - *Vestas Wind Systems - lb.nr. 64*

Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland, kendelse den 15. november 2013, sag. nr. TA III 7 / 13 - *Elev - lb.nr. 85*

Taksationskommissionen for Sjælland, kendelse den 26. marts 1999, sag nr. TA. I 2 / 98, *Forum lb. nr. 51-050*

Taksationskommissionen for Århus, kendelse af 22. juni 2017, sag.nr. Ta 8/2016 - *Gellerup*

Taksationskommissionen for Århus, kendelse af 19. januar 2017, sag. nr. Ta 7/2016 - *Harlev*

Lovregister

Navn	Nr. og data	Ministerium
Almenlejeloven Bekendtgørelse af lov om leje af almene boliger	LBK nr 228 af 09/03/2016	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ekspropriationsprocesloven Bekendtgørelse af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom	LBK nr 1161 af 20/11/2008	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Grundloven Danmarks Riges Grundlov	LOV nr 169 af 05/06/1953	Statsministeriet
Jernbaneloven	LOV nr 686 af 27/05/2015	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Kystbeskyttelsesloven Bekendtgørelse af lov om kystbeskyttelse	LBK nr 78 af 19/01/2017	Miljø- og Fødevareministeriet
Lov om Aarhus Letbane	LOV nr 432 af 16/05/2012	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Lov om en Cityring	LOV nr 552 af 06/06/2007	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Lov om Letbane på Ring 3	LOV nr 165 af 26/02/2014	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Lov om Odense Letbane	LOV nr 151 af 18/02/2015	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Lov om Ørestaden	LOV nr 477 af 24/06/1992 Historisk	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Offentlighedsloven Lov om offentlighed i forvaltningen	LOV nr 606 af 12/06/2013	Justitsministeriet
Planloven Bekendtgørelse af lov om planlægning	LBK nr 287 af 16/04/2018	Erhvervsministeriet
Privatvejsloven Bekendtgørelse af lov om private fællesveje	LBK nr 1234 af 04/11/2015	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Storstrømsbroloven Lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro	LOV nr 737 af 01/06/2015	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Udstykningsloven	LBK nr 1213 af 07/10/2013	Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet
Vejloven Lov om offentlige veje m.v.	LOV nr 1520 af 27/12/2014	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Geodata

Kilde	Data	Ophav
(GST, 2018)	Matrikeldata/minimaks GeoDanmark/FOT	Geodatastyrelsen
(GST, 2015)	GeoDanmark Ortofoto 2015	Geodatastyrelsen

Ophav kapitelforsider:

Forside: Billedet på forsiden af afhandlingen og bilagsdokumentet stammer fra (Nordiske Medier, n.d.).

Kapitel 3:

<http://www.insaatnoktasi.com/FileManaer/imaes/e3bf74cd1c5641439d7b726fba40ef36.jpg>

Kapitel 4:

https://cdn-images-1.medium.com/max/1500/1*LNPan3MtL0dTG6AHZ7vVLQ.jpeg

Kapitel 5:

<https://www.dinletbane.dk/media/1287/ekspropriation.jpg?center=0.704119850187266,0.535&height=513.5200000000001&mode=crop&rnd=1307539920900000000&width=917>

Kapitel 6:

https://bt.bmcdn.dk/media/cache/resolve/image_1240/image/89/894599/13898858-denne-carlsberg-station-bner.jpg

Kapitel 7:

<https://f.nordiskemedier.dk/29jkcq9qrw3syykb.jpg>

Kapitel 8:

<https://f.nordiskemedier.dk/26fw2wypkrdswlmb.png>