Fradrag for fordele

Effektivisering af den nuværende sagsbehandling

Mohammad Seam Akbar

AFGANGSPROJEKT 2020 LAND MANAGEMENT

Summary

This thesis tackles the subject of expropriation and the benefits which sometimes arises from the installation of a railroad systems and stations. Expropriation is mentioned in section 73 of the Danish Constitution which stipulates that the relinquishment of property and/or rights over that property must be fully compensated which means anything which the owner loses because of the expropriation. This means that every financial loss which is caused by the authorities that carries out the expropriation, has to be paid to the involved parties so that they stand as if the expropriation has not taken place where their fortune is at it were.

The benefits vary between a number of different elements, but the most common benefit from railroads is the proximity to it especially for business properties. It is commonly considered a benefit to have a business right next to, or in the proximity of train stations or other public transportation like bus terminals. If the benefits are deemed to increase the value for the property, which has to relinquish land and rights to the accomplishment of the railroad system, the authority then has the right to deduct corresponding amount from the compensation according to the Danish road legislation § 103. The principle is dubbed “deduction of benefits” and is on the rise to become more and more part of the projects in developing Denmark for the future. The deduction is dependent on the final verdict from the expropriation commission which has to assess all of the different elements at play. There are two different commissions in Denmark one for Jutland and one for Zealand and the islands. The main goal of this thesis is to prepare suggestions to a model which can be utilized to calculate if there is any benefits and to which degree. The analysis of the project is based on the railroad project in Odense and the coming railroad in the Copenhagen area. The analysis consists of three parts. The first part is an analysis of court rulings where each case will be examined. The other part is a broader analysis of all of the “deduction of benefits” cases from the Copenhagen railroad. The cases have been quantified so it can be analyzed with focus on finding patterns and links between cases. The last part is a simple pros and cons analysis of the existing case management which the two commissions practice. The last part of the thesis is where the analysis is used to generate suggestions for at potential model to calculate the size of the benefits in the cases. Relevant models to use as inspiration or to build upon could not be found at the time.

Forord & Læsevejledning

Afhandlingen er skrevet i forbindelse med afslutningen på landinspektøruddannelsen på Aalborg Universitet i København. Specialet er alene udarbejdet af kandidatstuderende Mohammad Seam Akbar i perioden 3. februar til 4. juni 2020.
Projektet er udarbejdet ud fra en interesse i ekspropriation og de juridiske problemstillinger der følger med. Det specifikke emne som specialet omhandler, er fradrag for fordele. Emnet er fundet i samarbejde med vejledere som har bidraget til at sætte rammerne for specialets hovedtema. Formålet med specialet er at besvare problemstillingen som projektet har opstillet, med formålet om at opfylde studieordningens læringsmål der er opsat for den enkelte studerende.

Specialet er vejledt af Jesper Mayntz Paasch som vejleder, der har bidraget med en masse vigtig vejledning som har hjulpet med at forme specialet. Tak for en god og faglig vejledning. Yderligere skal der også gives tak til følgende personer der har bidraget med interview, viden, ideer og faglig sparring:

- Jesper Jørgensen, Landinspektør hos COWI
- Mads Sanddal Jeppesen, Landinspektør hos COWI
- Nanna Dahl Pedersen, Specialkonsulent, Ekspropriationskommissionen for øerne
- Helle S. Andersen, Kommissarius, Ekspropriationskommissionen for øerne

I afhandlingen benyttes Havard metoden for referencer, hvor der referes som følgende [Efternavn, År]. Metoden bruges eksempelvis som følgende [Akbar, 2019]. Figurer er nummeret med tal fra 1 og opefter. Bilag er nummeret efter bogstaver og tal, hvor bogstavet henviser til hovedmappen, og tallet henviser til undermappen hvori bilaget er placeret. Eksempel på en reference til bilag (se bilag B.1). Citater er skrevet i kursiv skrift og anført i citationstegn ligesom *"denne sætning er et citeret"*

Billedet fra forsiden er fra [Hovedstadens Letbane, n.d]

Indholdsfortegnelse

1 INDLEDNING 3

2 PROBLEMSTILLING 5

3 METODE 6

3.1 AFHANDLINGENS STRUKTUR 6

3.2 KVALITATIV TILGANG 8

3.2.1 Juridisk metode 8

3.2.2 Interview 9

3.4 KVANTITATIV ANALYSE AF KENDELSER 9

3.5 GEOGRAFISK ANALYSE 10

4 LOVGRUNDLAG FOR EKSPROPRIATION 11

4.1. GENEREL LOVGIVNING 11

4.1.1 Nødvendighedskravet 14

4.1.2 Erstatningsfastlæggelse 14

4.1.3 Erstatningsprincipper 16

4.1.4 Servitutpålæg 17

4.1.5 Ekspropriationskompetencen 18

4.1.6 Naboretlige forhold 19

4.1.7 Erstatningsfri regulering 20

4.2. LOVGRUNDLAG FOR FRADRAG FOR FORDELE 21

4.2.1 Gældende lovgivning 22

5 ANALYSE AF FRADRAG FOR FORDELE I PRAKSIS 25

5.1 COLUMBUSVEJ (LB. NR. GXK-034-035-037) 25

5.1.1 Ejendom A (Matr. Nr. 12ax) 26

5.1.2 Ejendom B (Matr. Nr. 12cd): 29

5.1.3 Ejendom C (Matr. Nr. 12ce): 30

4.1.4 Opsummering 31

5.2 TOBAKSVEJ (LB. NR. GXK-039) 32

5.3 HERLEV HOVEDGADE (LB. NR. HEK-065) 35

5.4 JERNBANEPLADSEN (LB. NR. LTK-136) 37

5.5 ODENSE LETBANE LB. NR. 80 40

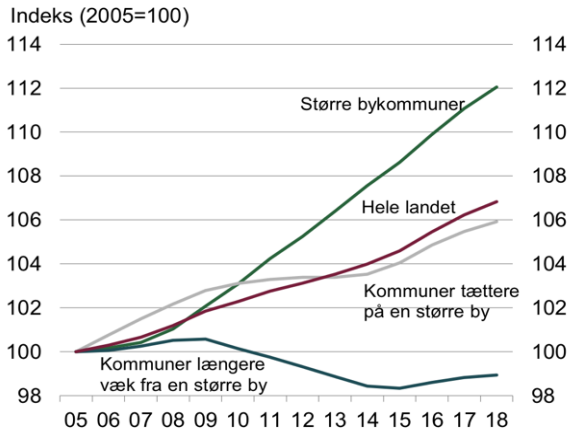
5.6 ODENSE LETBANE LB. NR. 121 42

5.7 Odense Letbane lb. Nr. 99 44
5.8 Gennemgang af Hovedstadens letbane kendelser 46
5.9 Fordele og ulemper ved processen 48
6 ANBEFALINGER TIL MODELUDVIKLING 49
6.1 Moduler 49
6.1.1 Algoritmer 50
6.1.2 Stationsnærhed 51
6.1.3 Forbedret forhold 52
6.1.4 Område fornyelse 52
7 KONKLUSION 53
8 PERSPEKTIVERING 56
9 LITTERATURLISTE 58
Bøger & Publikationer 58
Links 58
10 BILAG 60

1 Indledning

I Danmark er andelen af befolkningen som lever i storbyerne stigende. Urbanisereingen er en global tendens, som påvirker hele verden i større eller mindre grad. Den stigende urbanisering kan især mærkes i landets større kommuner hvor stigningen af befolkningstallet de seneste 10 år har været markant i forhold til de mindre kommuner [Erhvervsministeriet, 2016].

I takt med at befolkningstallet i storbyerne er stigende, er behovet for byudvikling, især udvikling af transportinfrastruktur og udbuddet af boliger, også steget for at kunne håndtere den større menneskemængde. Selvom befolkningstallet er stigende i storbyerne, er der samtidigt stadig mange danskere der vælger at blive boende udenfor storbyerne, men hvor deres arbejde eller uddannelse er i storbyerne. De vælger at pendle til og fra job- og uddannelsesmulighederne, hvilket i høj grad belaster den trafikale infrastruktur. Tal fra Danmarks Statistik viser også at det primært er storbyerne der har flest indpendlere hvor der alene i Københavns kommune pendlede 61.700 flere til kommunen end der pendlede fra [Danmarks Statistik, 2016].



Figur 1: Udvikling af befolkningstallet, 2005-20018 [Erhvervsministeriet, 2016]

Yderligere viser tallene også at sjællændere, der har bopæl udenfor hovedstaden, pendler længst til arbejde. Kommuner som Vordingborg, Sorø og Faxe topper listen over højeste pendlingsafstand med en gennemsnitsafstand på henholdsvis 35.6, 32.2 og 31.9 kilometer. På den anden ende af listen finder man Rødovre, Herlev og Gladsaxe Kommune med de laveste gennemsnitsafstande på henholdsvis 11.4, 12 og 12.2 kilometer. For at kunne understøtte den øget menneskemængde i storbyerne, og den øget tendens til at folk vælger at pendle, skal der etableres og udvikles på den trafikale infrastruktur. Der er en række eksempler på hvordan denne udvikling allerede har taget fart med udvidelsen af metroen i København (Cityringen), Hovedstadens Letbane (Ring 3) samt Ringsted - København forbindelsen. Disse anlægsprojekter kræver oftest store og meget specifikke arealer samt rettigheder over dem, for at kunne realisere etableringen og driften af dem. Disse arealer kan enten sikres gennem frivillige aftaler eller gennem ekspropriation. I takt med at behovet for bedre infrastruktur stiger, vil behovet for ekspropriation til realisering af projekterne også stige.

Ekspropriation har lovhjemmel i grundlovens (GL) § 73 som muliggør ekspropriation hvis tre betingelser er opfyldt heriblandt kravet om fuldstændig erstatning, som kan betragtes som den vigtigste betingelse der sikre ejendomsretten for rettighedshaverne [Mølback et al., 2019]. For at sikre at ekspropriationen gennemføres på det mest retfærdig grundlag, har folketinget udstedt uafhængige kommissioner hvis formål er at bedømme og godkende projekternes ekspropriationer. Dermed er ekspropriationskommissionerne med til at sikre at der ikke foretages uretfærdigheder når der foretages ekspropriationer. En af de mest essentielle punkter som kommissionen står for, er vurderingen af erstatningsposten, hvor de både sørger for at gennemgå hvad og hvor meget der skal erstattes samt hvilken sats der skal gives for det. Yderligere varetager kommissionen også bedømmelser af fradrag for fordele delen af ekspropriationen. Fradrag for fordele er en forkortning i erstatningen grundet de fordele som ekspropriationsanlægget vil give ejendommen når anlægget er færdigt og står klar til brug. Kommissionen beskriver detaljeret om omfanget af fordelen samt hvilken størrelse det drejer sig om. Der er dog et problem i måden som kommissionen varetager disse vurderinger som vil blive beskrevet mere indgående i følgende afsnit.

2 Problemstilling

Som det fremgår i indledningen, varetager ekspropriationskommissionen den endelige vurdering af erstatningen og dermed også vurderingen om der kan foretages fradrag for fordele i ekspropriationen. Ved fastsættelsen udfører kommissionen enkelte bedømmelser af, om erstatningen kan forkortes grundet de fordele som udspringer fra ekspropriationen. I praksis har grænsen for hvad der kan betragtes som værende en fordel for de enkelte ejendomme også ændres sig en del, hvor grænsen for hvad der kan betragtes som værende fordele, ikke er en fast størrelse. Der er både nye elementer der kommer ind i bedømmelsen samt ændringer af parametre der har indflydelse på hvor stor fordelen er. Heraf udspringer afhandlingens problemformulering, hvis formål er at forbedre processen bag fradrag for fordele:

> ***Kan ekspropriationsprocessen effektiviseres med henblik på at udregne fradrag for fordele på en mere effektiv & objektiv måde?***

Ud fra problemformuleringen udspringer der nogle underspørgsmål som skal understøtte og bidrage til at besvarer problemet:

- Hvilke faktorer har indflydelse på fradrag for fordele?
- Hvilke fordele og ulemper er der ved den eksisterende proces for behandling af fradrag for fordele?
- Hvordan kan et værktøj udvikles således at den kan bruges til at udregne fradrag for fordele på en mere effektiv og objektiv måde

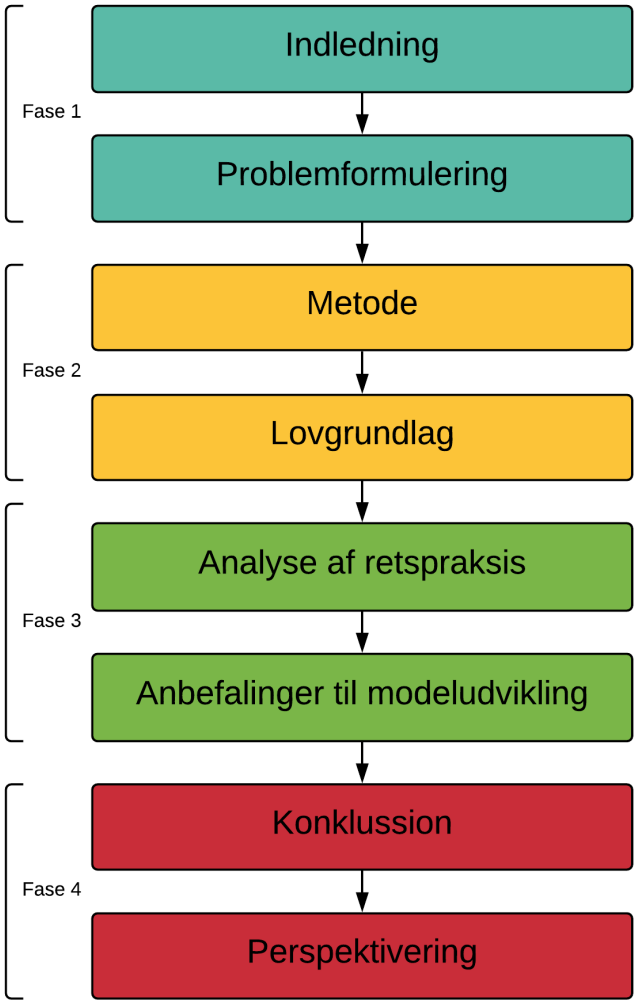
Formålet med denne afhandling er at undersøge og forbedre den nuværende ekspropriationsproces især med henblik på udregning og behandling af fradrag for fordele sager. Interessen for problemstillingen udspringer fra et LM3 projekt hvor netop denne problemstilling var en del af perspektiveringen [Akbar, 2019].

3 Metode

Følgende afsnit indeholder en beskrivelse af de valgte metoder og overvejelser der ligger til grund for besvarelsen af afhandlingens problemstilling. Afsnittet vil belyse hvordan de valgte metoder benyttes med beskrivende tekst der vejleder læseren igennem processen for benyttelsen af metoderne.

3.1 Afhandlingens struktur

Opbygningen af projektet er visuelt illustreret på strukturdiagrammet (se figur 2), som viser sammenhænget mellem afsnittene og opdeling af projektet i faser, for dels at give læseren en bedre forståelse af projektets opbygning samt at effektivisere projektets opbygning.



Figur 2: Strukturdiagram over projektet (egen produktion)

Som det fremgår af strukturdiagrammet, er afhandlingen opdelt i fire faser hvilket bidrager til at gøre projektet mere overskuelig og give en bedre struktur. Fase et er den indledende fase, hvor afhandlingens hovedtema og problem gennemgås. Fasen ender med en problemformulering, med yderligere underspørgsmål der forsøges besvaret i de følgende faser.
I fase to bliver hele grundlaget for projektet gennemgået, hvor de metodiske valg og det juridiske grundlag bliver gennemgået og klargjort. De metoder der benyttes i projektet, er specifikt udvalgt så problemformuleringen kan besvares på bedst mulig måde. Lovgrundlaget undersøges i forhold til problemformuleringen, hvor det er ekspropriation og fradrag for fordele der er hovedtemaet og dermed også omdrejningspunktet.

Fase tre er kernen af afhandlingen, hvor besvarelsen af problemformuleringen igangsættes ved at analysere ekspropriationspraksis. Fasen består af to dele som er; analyse af retspraksis og anbefalinger til modeludviklingen. Analysen af retspraksis består af en detaljeret gennemgang af relevante kendelser med fokus på fradrag for fordele, hvor de elementer der har indflydelse på fradragets størrelse belyses. Det vigtige ved analysen er at kunne fremhæve hvordan fradrag for fordele, og dermed lovgivningen behandles af ekspropriationskommissionerne. Anbefalinger til modeludvikling er en kulmination af analysen. Anbefalingerne til modeludviklingen er ikke baseret på eksisterende litteratur, da der ikke kunne fremfindes relevante modeller der kunne løse problemet som ønsket. Derfor er anbefalingerne til modeludviklingen udarbejdet ud fra et helhedsbillede som er opnået gennem analyse af praksis.
Fase fire er den sidste fase af projektet, og består af en konklusion samt en perspektivering af de erfaringer der er opnået gennem de forrige faser. Der vil i konklusion blive besvaret på problemformulering og underspørgsmålene, efterfulgt af en diskussion af projektet, med fokus på hvad projektet potentielt kan videreudvikles til og hvilke udfordringer der vedhæfter sig hertil.

3.2 Kvalitativ tilgang

I forhold til afhandlingen er der to metoder, juridisk metode og interview hvori en kvalitativ tilgang er valgt til at udføre dem. En kvalitativ tilgang består af at undersøge en række forhold som er udfordrende at iagttage og måle på. Der kan gennem en kvalitativ tilgang opnås en forståelse af de underliggende meninger og motiver af et fænomen, som kan danne et grundlag til eventuelle kvantitative analyser. Stikprøvestørrelsen er som regel smal og meget fokuseret omkring det emne, eller den viden der søges eller ønskes opnået [Brinkmann et al., 2010].

3.2.1 Juridisk metode

Afhandling har delvist en retsdogmatisk tilgang til løsning af problemstillingen ved at beskrive og analysere observationer om retstilstanden inden for afhandlingen område. Afhandlingen udarbejdes ved en kombination af teori, analyse og diskussion af relevante retskilder. Selvom at der i praksis foretages fradrag for fordele i mange forskellige sager, er princippet baseret på en bestemmelse som er meget overordnet og af mindre detaljeringsgrad, hvilket i praksis overlader meget af vurderingen til et skøn. Dette bidrager til at retspraksis inden for fradrag for fordele området konstant undergår ændringer, hvor der på en relativ kort periode kan ske ændringer som har stor betydning for de involverede parter. Det er derfor afgørende at se på retspraksis for at få en forståelse af princippet i brug, og hvordan loven fortolkes i praksis.

I afhandlingens afsnit 3 og 4 er den juridiske metode blevet benyttet i forhold til analyse og fortolkning af lovtekster samt retspraksis. Den juridiske metode omhandler primært anvendelse af retskilder, som følger en fast fremgangsmetode bestående af tre trin: Valg af regel, valg af fakta og valg af konklusion. Retskilder kan systematisk inddeles i fire kategorier efter hierarkisk orden; lovgivning, retspraksis, retssædvaner og forholdets natur. Formålet med at benytte den juridiske metode er at danne et ensartede system for inddragelse af retskilder i afhandlingens analyse og dermed få en forståelse af gældende ret. [Evald, 2014]

3.2.2 Interview

Der er i afhandlingen valgt at afholde et interview, for at kunne få ny viden og en bedre forståelse samt indblik i hvordan ekspropriationskommissionerne behandler fradrag for fordele delen af en ekspropriation. Målet var at opsætte et interview med begge kommissioner, men grundet Corona-epidemien har det desværre ikke været muligt at aftale mundtlige interviews da forholdene ikke tillod det. Det blev derfor aftalt, gennem en mailkorrespondance, at den mest hensigtsmæssige måde at udføre interviewet på var gennem et spørgeskema, hvor spørgsmålene kunne besvares med lange og åbne besvarelse. Det skal dog noteres at, det kun var ekspropriationskommissionen for Sjælland der svaret på mail henvendelse. Kommissionen for Jylland svarede ikke på mail henvendelse, hvilket har resulteret i at det ikke har været muligt at få et interview med den Jyske kommission. Som nævnt er spørgeskemaet udarbejdet med åbne spørgsmål der inviterer svarene til at være lange. Fordelen i at foretage interviewet på denne måde er at det giver tid kommissionen at besvare spørgsmålene uddybende og evt. vedhæfte relevante dokumenter/kendelser som assistere svarende yderligere. En ulempe ved denne metode er at der ikke kan foretages en dialog, hvor der etableres yderligere spørgsmål baseret på svarende som bliver givet. Der kan dog sendes yderligere spørgsmål, baseret på svarende fra spørgeskemaet, men det vil være meget tidskrævende og på ingen måde være hensigtsmæssigt. Spørgeskemaet og svarende er vedhæftet som bilag (*se bilag H*).

3.4 Kvantitativ analyse af kendelser

For at få et overordnet billede af hvordan ekspropriationskommissionen har ageret i forhold til fradrag for fordele på Hovedstadens Letbane, vil alle sagerne hvor der er foretaget fradrag blive gennemgået med en kvantitativ tilgang. Denne tilgang består af en systematisk vinkel til undersøgelsen hvor det er fænomener der ses på, ved at samle på kvantificerevare data og udføre matematiske udregninger på. Der indsamles større mængder af data, i modsætning til den kvalitative metode. De større mængder af data kan behandles som et objekt med flere variabler. Det resulterer i at den kvantitative metode ender med envejskommunikation, som foregår på behandlerens betingelser [Kaspersen, 2016]. Alle kendelserne er indsat i et Excel regneark med forskellige data indsamlet ud fra hver kendelse, som skal bidrage til at opdage tendenser og mønstre i tilgangen til fradrag for fordele delen af ekspropriation.

3.5 Geografisk analyse

I afhandlingen er GIS blevet benyttet til at producere kortmateriale, og foretage enkelte rumlige analyser. GIS er et akronym for ”Geographical Information Systems”, og kan beskrives som værende en samling af computerprogrammer der bruges til at behandle geografiske data og vise det på en visuel måde. Inden for GIS bruges der geodata, som er en samling af digitale kort og register som har en geografisk tillknytning og derfor kan visualiseres og analyseres i en geografisk sammenhæng på et kort [Balstrøm et al., 2013].

4 Lovgrundlag for ekspropriation

Denne afhandling tager udgangspunkt i statslige ekspropriationer i forbindelse med større anlægsprojekter. For at realisere større anlægsprojekter er der, som nævnt i indledningen, et kæmpe behov for at erhverve arealer og rettigheder, som enten kan opnås gennem frivillige aftaler eller gennem ekspropriation hvor det opnås gennem tvang. Ved ekspropriation bliver rettighedshaverne tvunget til at afstå deres ejendomsret, selvom at ejendomsretten beskrives som ukrænkelig i selv samme lov som tillader ekspropriation. Ekspropriation er ikke første valget hos anlægsmyndigheden, hvor det antageligt foretrækkes at undgå ekspropriation så vidt som muligt, for at undgå konflikter og dermed sikre at projektet forløber så gnidningsfrit som muligt. Men på større anlægsprojekter har beliggenhed en altafgørende rolle for projektets helhed og kan derfor afgøre om projektet kan realiseres. Grundlovens § 73 kan derfor betragtes som værende en essentiel del af samfundsudviklingen, på trods af at loven kan føles krænkende for de berørte rettighedshavere. Uden loven eksistens ville enkelte grundejere, som ikke vil afstå deres ejendomsret, have muligheden for at forhindre større projekter i at blive realiseret. Yderligere ville større anlægsprojekter sandsynligvis også tage markant længere tid og koste myndighederne mere i omkostninger for at realisere. Som nævnt i indledningen har ekspropriation lovhjemmel i GL § 73, hvilket opstiller nogle betingelser/krav som skal være opfyldt inden ekspropriation kan betegnes som lovlig.
I følgende afsnit vil lovgrundlaget for ekspropriation blive gennemgået, hvor en række af de vigtigste og mest betydningsfulde principper og love bag ekspropriation vil blive gennemgået.

4.1. Generel lovgivning

Ved ekspropriation fraviges rettighedshaverne den grundlovssikrede ejendomsret gennem tvang. Det kan for mange virke voldsomt at noget så grundlæggende som ens ejendomsret kan krænkes på lovlig vis. Når en myndighed foretager ekspropriation, kan det enten udføres i form af en totalekspropriation hvor hele den faste ejendom eksproprieres, en arealekspropriation hvor en del af den faste ejendom eksproprieres eller et servitutpålæg hvor en bestemt rådighed eller tilstand pålægges over den faste ejendom [Pagh, 2017].

Ekspropriation har lovhjemmel i GL § 73, stk. 1 som forlyder:

"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

Som det fremgår af bestemmelsen, er ejendomsretten som udgangspunkt ukrænkelig, bortset fra når følgende tre betingelser er opfyldt:

1. Nødvendiggjort af almen interesse
2. Har hjemmel i lov
3. Sker mod betaling af fuldstændig erstatning

Indgrebet skal være nødvendiggjort af en almen interesse, for at sikre at der ikke foretages ekspropriationer der kun gavner det private gode. Almenvellet er en meget vigtig faktor i GL § 73, for uden denne betingelse ville der antageligt opstå en lang række af uretfærdige ekspropriationer til fordel for private aktører som alene ville opnå gavn af ekspropriationen. Formålet med ekspropriationen skal derfor altid være til fordel for det fælles gode og dermed tjene samfundsinteresser så som infrastruktur projekter og anlæg til offentligt formål. Det er dog fast antaget at der i praksis også kan eksproprieres til fordel for private aktører så længe at indgrebet i øvrigt også tjener almene samfundsinteresser samt at nødvendighedskravet er opfyldt. Det kunne eksempelvis være friskoler, som drives af en privat organisation og tjener det offentlige gode [Erhvervsstyrelsen, 2019a]. Nødvendighedskravet vil blive gennemgået yderligere i afsnit 4.1.1.
Udover at indgrebet på en mere eller mindre grad skal gavne almenvellet, skal indgrebet desuden også have hjemmel i lov før det kan udføres. Lovhjemmel for ekspropriation kan findes i en række af love om anlæg samt i planloven (PL) og vejeloven (VL) [Jensen, n.d.]. Ekspropriation jf. PL § 47 stk. 1 giver kommunerne ret til at ekspropriere, hvis indgrebet er at væsentlig betydning for realisering af enten en lokalplan eller byplanvedtægt [Erhvervsstyrelsen, 2019b].

"Kommunalbestyrelsen kan ekspropriere fast ejendom, der tilhøre 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

Ligeledes giver VL § 96, vejmyndigheden ret til at ekspropriere til vejformål, så længe at det er nødvendigt til almenvellets gavn. Der kan opstå situationer hvor myndigheden har flere lovbestemmelser (dobbelthjemmel) til at udføre ekspropriationen. Hvis det er tilfældet, skal myndigheden vælge den mest passende lov til at udføre ekspropriationen. Eksempelvis kan der ved etablering af en letbane, hvor der oftest både skal foretages en vejudvidelse samt etablering af spor til letbanen, kan lovhjemlen for ekspropriation både findes i vejlovens §§ 96-98 eller i jernbanelovens § 30. Her er det så myndighedens opgave at vælge den lov der passer bedst i den konkrette situation.
I forhold til ekspropriationsprocessen, er der også markante forskelle afhængig af om det er en statslig eller en kommunal ekspropriation der udføres. Ved statslige ekspropriationer er det ekspropriationsprocesloven (EPL) der anvendes som fremgangsmetode, hvor det ved kommunale ekspropriationer er VL der anvendes.
I praksis har kravet om fuldstændig erstatning til rettighedshaverne størst betydning og kan derfor betragtes som den vigtigste beskyttelse af ejendomsretten i GL § 73. Yderligere skal myndigheden der udføre ekspropriationen altid have respekt og vise hensyn til de rettighedshavere der ekspropprieres fra, da det for dem kan være en meget ubehagelig og krænkende oplevelse. Det er også derfor besigtigelse er en vigtig del af ekspropriationsprocessen, hvor myndigheden tager ud til de ejendomme som berøres af ekspropriationen og prøver projektet samtidigt med at de lytter til lodsejerenes bekymringer og ideer til hvordan projektet kan realiseres på bedst måde. Begrænsede rettigheder over fast ejendom så som leje-, servitut og panterettigheder er også beskyttet af GL § 73, hvor der skal ydes en erstatning til alle som enten er lejere eller brugere af ejendommen, eller som har servitut- eller panterettigheder over det eksproprierede areal eller ejendommen i tilfælde af at der udføres en total ekspropriation [Mølbeck et al., 2019].

4.1.1 Nødvendighedskravet

Når en myndighed foretager ekspropriation, skal det ske under nødvendighedsprincippet, som består af to punkter der skal overholdes føre kravet er opfyldt. Første punkt er at ekspropriationen skal ske af hensyn til almenvellet, hvor det andet punkt er at der ikke må eksproprieres mere end det der er nødvendigt for realisering af anlægget. Ekspropriationsindgrebet skal altid være i et rimeligt forhold til de interesser der berøres jf. Proportionalitetsprincippet. Heraf gælder det at ekspropriationen altid skal udføres på en måde hvorpå de berørte rettighedshavere bliver udsat for mindst mulig ulempe i form af gener og tab af areal, rettigheder og beplantning. Det er derfor, i forbindelse med ekspropriationen, meget vigtigt at høre alle parters bekymringer, tanker og holdninger til indgrebet for at kunne behandle dem således at eventuelle problemer og konflikter muligt kan undgås. Der skal så vidt som det er muligt, udarbejdes en løsning der tilgodeser alle parter [Mølbeck et al., 2019].

Nødvendighedskravet kan anses som værende en sikkerhedsforanstaltning, eller en sikkerhedsbuffer hvis formål er at sikre at processen forløber så gnidningsfrit som muligt. Kravet om almenvellet er en politisk vurdering der sjældent bliver efterprøvet i praksis, kontra nødvendighedskravet som er en juridisk vurdering som der i praksis bliver foretaget tilbundsgående prøvelser af, om de enkelte ekspropriationer har været nødvendig eller påkrævet i forhold til af realisere anlægget [Mølbeck et al., 2019].

4.1.2 Erstatningsfastlæggelse

Som nævnt i afsnit 4.1 afhænger ekspropriation af tre betingelser som skal være opfyldt før ekspropriationen kan udføres, hvor en af de tre betingelser er kravet om fuldstændig erstatning, hvilket anses som værende den betingelse som har størst betydning i praksis. Dette krav indebærer at der skal ydes en erstatning til rettighedshaveren, der økonomisk skal bidrage til at deres formue er i takt som den var før ekspropriationsindgrebet. Da der ikke er faste retningslinjer der instruerer hvordan erstatningen skal fastsættes jf. GL § 73, fastsættes erstatningen efter de regler og principper der gælder for den almindelige erstatningsret. Det vil sige at, før der kan ydes en erstatning, skal der foreligge et økonomisk tab [Mølbeck et al., 2019].

Ved erstatningsfastsættelsen for arealafståelsen sondres der mellem tre erstatningsprincipper; handelsværdi, brugsværdi og genanskaffelsesværdien. Disse principper har en stor indflydelse på

erstatningens størrelse da de enkeltvis kan have markante forskelle i værdi. Yderligere har vurderingstidspunktet også en stor betydning for erstatningsfastsættelsen. Retsvirkningerne for ekspropriationen indtræder på det tidspunkt ejeren bliver meddelt om ekspropriationsbeslutningen.

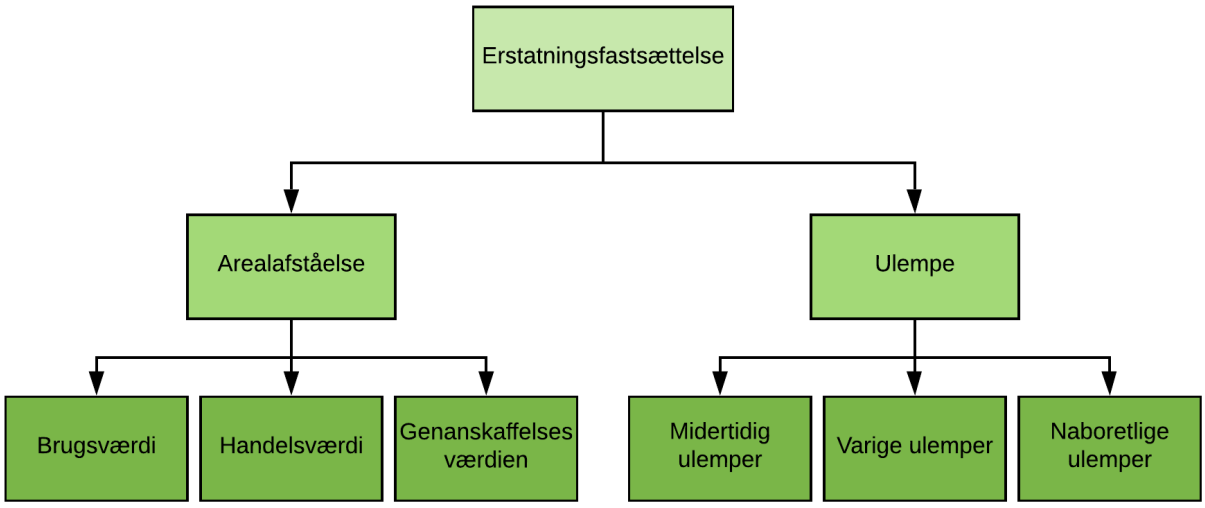
Der skal yderligere også ydes erstatning for de ulemper som ekspropriationen medføre jf. VL § 115, stk. 3. og EPL § 17, stk. 4.

"…… Hvis der ydes erstatning for andre ulemper, der påføres ejeren af ejendommen eller andre, skal denne erstatning angives med en særlig post."

Vejlovens §115, stk. 3

"…… 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."

Ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4



Figur 3: Oversigt over erstatningsfastsættelsen (Egen produktion)

Som det fremgår på figur 3, er der tre forskellige ulemper som der kan ydes erstatning for som er; midlertidige, varige og naboretlige. Ved gennemførelsen af ekspropriationsanlægget kan der opstå midlertidige ulemper i form af arealafståelse, adgangsforringelse, tab af beplantning, tab af hegn og

driftstab i anlægsperioden. Varige ulemper kan opstå hvis ekspropriationen føre til afsavn af det eksproprierede så som defigurering, ejendomsformindskelse og virksomhedsophør. Sidst kan udarbejdelsen og driften af ekspropriationsanlægget føre til støj, vibrationer og forringede adgangsforhold, hvilket anses som naboretlige ulemper. Selvom at der ikke eksproprieres arealer fra en ejendom, kan de stadig have ret til erstatning baseret på naboretlige forhold [Mølbeck et al., 2019]. Naboretlige forhold vil blive beskrevet yderligere i afsnit 4.1.6.

4.1.3 Erstatningsprincipper

Som nævnt i forrige afsnit er kravet om fuldstændig erstatning den vigtigste del af ekspropriationen, som i praksis sikre ejendomsretten for rettighedshaverne. For at kunne sikre at der i praksis bliver uddelt en erstatning som er fuldstændig, tages der udgangspunkt i tre erstatningsprincipper som er; handelsværdi, brugsværdi eller genanskaffelsesværdi. Formålet med at handle ud fra disse forskellige erstatningsprincipper er at kunne fastsætte den mest hensigtsmæssige erstatning afhængig af hvilke omstændigheder ekspropriationen omfatter.

Ved handelsværdien skal den afståedes værdi gives i handel og vandel. Handelsværdien afspejler den værdi ejendommen ville kunne indbringe ved et salg på det åbne marked inden for en relativ kort salgsperiode. Det er som udgangspunkt handelsværdien der benyttes som grundlag for erstatningsfastsættelsen i langt de fleste tilfælde, men der kan opstå situationer hvor omstændighederne medføre til at handelsværdien ikke opfylder kravet om fuldstændig erstatning, hvor enten brugs- eller genanskaffelsesværdien har en højere værdi.

Brugsværdien er den værdi ejendommen, eller det areal der eksproprieres, har for ejeren. I langt de fleste tilfælde er handels- og brugsværdien identiske, hvor det så er handelsværdien der benyttes. Under særlige omstændigheder og tilfælde kan brugsværdien overgå handelsværdien, eksempelvis i tilfælde MAD 2017.518 hvor der blev eksproprieret 70m^2 til en vejudvidelse, fra en bilforhandler hvor ejendommen var på 4.300 m^2. Da formålet med ekspropriationen var en vejudvidelse til etablering af en ny cykelsti, var det eksproprierede areal ud til vejen, som bilforhandleren brugte til at udstille biler på. Overtaksationskommissionen fandt i sagen at arealafståelsen ikke påvirkede byggeretten på ejendommen, og dermed ikke havde nogen effekt på ejendomsværdien af

restejendommen. Men da arealet havde en betydning for bilforhandlerens udstillingsareal, blev erstatningen udregnet efter brugsværdien, hvor erstatningen skønsmæssigt blev sat til 400.000 kr. hvoraf erstatning for ulemper også var medregnet [Mølbeck et al., 2019]. Udstillingsarealer har en betydelig højere værdi for bilforhandlere end andre arealer, da de bruges til at udstille biler, som bidrager til en øget omsætning for forhandleren.

Genanskaffelsesværdien består af det beløb det vil koste lodsejeren at finde en tilsvarende ejendom eller et tilsvarende areal. Dette princip benyttes kun under særlige forhold hvor handelsværdien ikke er tilstrækkelig nok for lodsejeren til at kunne erhverve noget tilsvarende. Nogle af de særlige forhold hvor genanskaffelsesværdien benyttes som erstatningsgrundlag er hvis ejendommen har en særlig funktion som forpligter lodsejeren i at opføre en ny lignende ejendom. Hvis der gives erstatning ud fra genanskaffelsesværdien, vil der i de fleste tilfælde foretages et fradrag i erstatningen for de fordele der forekommer i at det gamle erstattes med nyt [Pagh, 2017]. Fradrag for fordele princippet vil blive gennemgået i afsnit 4.2.

4.1.4 Servitutpålæg

Nogle ekspropriationer kræver at der yderligere pålægges indskrænkninger i lodsejerens rådighed, også kaldet tilstandsservitut, eller at der erhverves rettigheder til at udøve en særlig rådden over den faste ejendom, også kaldet rådighedsservitut jf. EPL § 2 nr. 2.

"…… Endeligt eller midlertidigt pålægges indskrænkninger i ejerenes rådighed eller erhverves ret til at udøve en særlig råden over faste ejendomme"

Ekspropriationsprocesloven § 2 nr. 2

Servitutter bliver oftest pålagt lodsejere i forbindelse med gennemførelse af ekspropriationsanlægget, men også efter anlægget er færdigt anlagt. En servitut består oftest af specifikke bestemmelser, hvis formål dels er at sikre at ekspropriationsanlægget gennemføres samt at sikre driften og vedligeholdelse af anlægget kan udføres uden forhindringer. Bestemmelserne skal respekteres af de berørte lodsejere med henblik på at der ikke opstå situationer som eksempelvis forhindre myndigheden i at færdes på de arealer de har sikret retten til gennem en rådighedsservitut. En tilstandsservitut har andre former for bestemmelser som begrænser lodsejere i eksempelvis at bygge noget

højere end, eller at grave dybere end angivet. Når lodsejere påføres servitutter, skal der ligeledes også ydes en erstatning for dette da det er med til at forringe ejendomsretten på den pågældende ejendom jf. EPL § 17, stk. 4. Men hvis servitutpålægget ikke ender ud i en forringelse af ejendomsværdien, er der intet grundlag for at yde en erstatning.

4.1.5 Ekspropriationskompetencen

For at sikre at ekspropriationer foregår under korrekte forhold samt et lovligt grundlag, har transport- bygning og boligministeriet nedsendt særlige ekspropriationskommissioner som har ekspropriationskompetencen henlagt til dem. Ekspropriationskommissionen prøver de foreliggende projekter jf. EPL § 13, og træffer den endelige afgørelse angående ekspropriationen jf. EPL § 15, stk. 4 og erstatningsfastsættelsen jf. EPL § 5. I Danmark er der nedsendt to kommissioner som hver består af fem medlemmer, hvor formanden er kommissarius og er fast udpeget af ministeriet. Kommissionerne er selvstændige og uafhængige instanser, hvilket sikre at ekspropriationen kan foretages på et objektivt grundlag. Det er dog kun ved statslige ekspropriationer at en af de to nedsendte kommissioner har ekspropriationskompetencen, for ved kommunale ekspropriationen ligger kompetencen hos kommunen eller hos vejmyndigheden. Der er som nævnt nedsendt to kommissioner for at kunne opdele Danmark op i to, hvor den ene kommission varetager ekspropriationer for Jylland og den anden for Sjælland og ørerne.

Hvis den beslutning som ekspropriationskommissionen er kommet frem til i forhold til erstatningfastsættelsen, ikke tilfredsstiller en af de involverede parter, har de mulighed for at tage erstatningssagen videre til taksationskommissionen som vil revurdere sagen og enten komme med en ny eller samme afgørelse, alt afhængig af hvordan de vurdere sagen med alle omstændighederne taget i betragtning. For at kunne få en revurdering af sagen, kræver det at det sker inden for klagefristen. Taksationskommissionen er underlagt officialprincippet og skal sikre sagens oplysning ved:

1. Bistand fra en landinspektør
2. Tilkaldelse af særligt sagkyndige
3. Udtalelser fra andre myndigheder
4. Besigtigelse af ejendommen eller sammenligningsejendomme

Da taksationskommissionen ikke er bundet af parternes påstande, kan de dermed fastsætte en ny erstatning baseret på deres egne vurdering af sagen. Hvis der stadig er uenighed med kendelsen, kan sagen viderestilles til overtaksationskommissionen.

For de statslige ekspropriationer er det EPL der ligger til grund for hele processen. EPL er en proceslov og indeholder derfor ikke bestemmelser der giver hjemmel til ekspropriation. Bestemmelser der giver hjemmel til ekspropriation, kan enten findes i vejloven eller planloven som nævnt i afsnit 4.1. Ekspropriationsproceslovens kap 4. (§§ 11-17) indeholder de processuelle regler for gennemførelse af ekspropriation, som i praksis er med til at sikre de enkelte rettighedshaveres retssikkerhed. Besigtigelse- og ekspropriationsforretning er nogle af de vigtigste punkter i ekspropriationsprocessen, da de berørte rettighedshavere har mulighed for at ytre deres synspunkter og holdninger til ekspropriationen i disse to trin i ekspropriationsprocessen. For ekspropriationskommissionen tilføjer behandlingen af fradrag for fordele vurderingen mere tid til sagsbehandlingen, afhængig af sangens omstændigheder og kompleksitet.

"Det er – ligesom alle øvrige sager, som kommissionen behandler – forskelligt. Det afhænger af sagens kompleksitet og omfang. Det kan der ikke gives et entydigt eller gennemsnitligt svar på. I de fleste sager vil spørgsmålet om fradrag for fordele dog kræve mere tid end sager, hvor kommissionen ikke finder, at der er en fordel forbundet med det anlæg, der eksproprieres til."

Helle S. Andersen, Interview 2020, s. 4 (Bilag H)

4.1.6 Naboretlige forhold

Formålet med den dommerskabte naboret er at sikre at rettighedshaveren af den faste ejendom har muligheden for at reagere mod ulemper fra naboejendomme, som i et omfang overstiger hvad der betragtes som normalt eller normen efter områdets beskaffenhed. Der tages derfor udgangspunkt i en naboretlig tålegrænse, for at udmåle forskellen på reelle gener og gener som er tålelige. Eksempelvis er det forventeligt at tålegrænsen for støj er noget højere for folk der er bosat i indre by, sammenlignet med folk der bor i et stille villakvarter. Det samme gør sig gældende for andre gener heriblandt; udsigt, indblik, skygge, rådighedsbesvær, lugt mfl. Omstændighederne afgør hvor tålegrænsen sættes i forhold til de forskellige gener.

Et eksempel på en overtrædelse af den naboretlige tålegrænse kan findes i MAD 2010.995, hvor Fredensborg Kommune er blevet dømt til at give påbud om nedrivning af et byggeri som var blevet opført på ulovligt grundlag. Byggeriet som sagen omhandler, var en del af en bebyggelse der gik under navnet "Slotshaven" og var opført tilbage i 2006. Den byggetilladelse som kommunen havde udstedt, var ugyldig hvilket naboerne som var påvirket af byggeriet, tog til efterretning da de mente at bebyggelsen brød de naboretlige forhold i området. De forhold som byggeriet brød var indsigts gener, forringelse af udsigt samt en betydelig forringelse af dagslys. Østre Landsret fastslog at bebyggelsen oversteg den naboretlige tålegrænse for området, og at kommunen dermed havde udstedt en ulovlig byggetilladelse, som var baseret på et tillæg til en lokalplan som i sig selv også var ulovlig. Sagen endte bemærkelsesværdigt med at bygherre selv skulle stå for nedrivningen af byggeriet, på trods af at det var kommunen der havde begået fejlen og udstedt en ulovlig byggetilladelse. Yderligere skulle kommunen samt bygherre betale en erstatning til de berørte naboer for de gener byggeriet har forsaget dem. Sagen er et godt eksempel på hvordan den uskrevne naboret kan have indflydelse på anlægsprojekter og hvilke konsekvenser det kan have.

4.1.7 Erstatningsfri regulering

Der kan opstå situationer hvor et indgreb ikke bliver vurderet til at være ekspropriation. Disse indgreb kaldes erstatningsfri regulering, hvor GL § 73 ikke gøre sig gældende hvilket resulterer i at der ikke er erstatningspligt for indgrebet. Siden at det ikke betegnes som ekspropriation skal ekspropriationsproceduren i praksis ikke følges da EPL ikke gælder for indgrebet. En lokalplan kan eksempelvis gå ind og regulere nogle forhold, så som hvilken anvendelse de enkelte ejendomme må have, hvilket ikke kræver erstatning og derfor betegnes som erstatningsfri regulering. Et andet godt eksempel på erstatningsfri regulering kan findes i nedlæggelse af offentlige parkeringspladser, som har en værdi for de nærliggende erhvervsdrivende. I de fleste tilfælde vil de erhvervsdrivende lide et økonomisk tab, grundet færre parkeringsmuligheder for kunder. Men da det er offentlige parkeringspladser der nedlægges, har de ingen retskrav på at bevare de fordele pladserne giver, og har dermed ingen krav på erstatning for indgrebet. Indgreb som ikke vurderes til at være ekspropriation, betegnes som erstatningsfri regulering [Mølbeck et al., 2019].

4.2. Lovgrundlag for fradrag for fordele

En af de betingelser som skal være opfyldt for at fuldføre en ekspropriation, er kravet om fuldstændig erstatning. Dette krav er som det forlyder til for at sikre at de berørte rettighedshavere er sikret deres ejendomsret gennem en erstatning som afspejler det de giver afkast på. Med andre ord skal de berørte rettighedshavere være økonomisk stillet, som de var før indgrebet således at deres formue er intakt. Omvendt er det også vigtigt at pointer at fuldstændig erstatning ikke indebærer at der opnås en økonomisk forøgelse. Princippet om fuldstændig erstatning gælder også den modsatte retning, hvilket resulterer i at der kan foretages forkortelser i erstatningen hvor der i praksis foretages et fradrag for de fordele som ekspropriationen vil give restejendommen. Værdiforøgelsen kan forekomme som enten en indtægt eller en udgift der undgås grundet ekspropriationen. Hvis at rettighedshavere opnå en berigelse baseret på det nye anlæg, og samtidigt har fået fuldstændig erstatning for arealafståelsen, er der tale om en berigelse hvor lodsejere nu har fået en formue større end den var før ekspropriationen. Når der foretages fradrag for fordele, skal fordelen have en nærmer forbindelse med tabet. Hvis der ikke kan drages nogle fordele fra anlægget, kan der ligeledes heller ikke foretages fradrag for fordele [Mølbeck et al., 2019]. Det kan derfor være svært at skelne mellem hvornår der er tale om fordele og hvornår der ikke er. Rettighedshaverne vil antageligt argumentere for at der ikke er tale om fordele eller at fordelen ikke er tilstrækkelig i de fleste tilfælde. Omvendt vil myndigheden der udføre ekspropriationen antageligt altid argumentere for at der er fordele, da det er dem der har anmodet om det i sagen. Et godt eksempel på konflikten mellem rettighedshavere og myndighed kan findes ved Odense Letbane projektet. I forbindelse med etablering af letbanen i Odense har en andel af de berørte lodsejere ytret deres holdning angående erstatningen for ekspropriationen, hvor de mener at de har fået for lidt. Omvendt var det Odense Letbanes holdning at de havde fået for meget i erstatning, hvor deres argument var at letbanen klart bidrog til en værdiforøgelse som var langt større end det den var blevet vurderet til at ekspropriationskommissionen. Kommissionen havde vurderet at fradrag for fordele var på 10 procent af erstatningen, hvilket Odense Letbane var imod. Odense Letbane var imod metoden som fradraget var udregnet på, da de mente at det skulle have været 10 procent af ejendomsværdien og ikke erstatningen. Yderligere mente de også at 10 procent var et alt for lavt tal i forhold til de fordele som letbanen vil give de berørte ejendomme [Rasmussen, 2017].

4.2.1 Gældende lovgivning

For at kunne foretage fradrag for fordele er der tre betingelser som skal være opfyldt for den fordel som lodsejeren opnå. Det skyldes at fradrag for fordele går under almindelig erstatningsretlig grundsætning i dansk ret. Fordelen kan fradrages hvis fordelen;

- Har nærmer forbindelse med tabet
- Er forsaget af den ansvarsbærende faktor (Årsagssammenhæng)
- En påregnelig måde (Adækvans)

Disse betingelser skal være opfyldt og kan ikke gradbøjes i nogen form. Fordelen som ejendommen skønnes at opnå, skal have en forbindelse med tabet, hvilket i praksis betyder at fordele som ikke har nogen forbindelse til arealafståelsen, eller servitutpålægget ikke kan fradrages. Fordelen skal yderligere også udspringe af ekspropriationsanlægget, så der er en årsagssammenhæng mellem fordel og anlæg.
Lovhjemlen for fradrag for fordele kan findes i VL § 103 stk. 2, som der i øvrigt bliver henvist til i en række af andre love for at sikre at der kan foretages fradrag i erstatningen. Loven forlyder som følgende;

"En eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatning 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

Hvis kommissionen vurderer at der opstår fordele ved ekspropriationen, kan erstatningen bortfalde fuldstændigt hvis fordelen skønnes at give en værdiforøgelse store end erstatningen. Det indebærer både specifikke fordele samt generelle fordele, hvilket kan virke uretfærdigt for de berørte rettighedshavere da generelle fordele også gavner andre som ikke afstå arealler eller rettigheder til realiseringen af anlægget. Ved Specifikke fordele er det kun ejendommen der eksproprieres fra som opnå en fordel af ekspropriationen.

"Ved en række lovbestemmelser der har stået uantastet gennem lang tid er det fastslået at fuldstændig erstatning ikke udelukker at erstatningen afkortes under hensyn til de fordele der gennem ekspropriationsforetagende tilføres restejendommen, og det gælder såvel specielle fordele (der tilfalder just restejendommen) som generelle fordele (der tilfalder også andre nærbeliggende ejendomme). (...) Fuldstændig erstatning udelukker altså ikke en sådan afkortning. At den i et vist omfang er urimelig er en anden sag"

A. Ross [Mølbeck et at., 2019]

I MAD 2011.1037 sagen blev der foretaget fradrag i erstatningen baseret på en generel fordel, som i høj grad også gavnede andre end lodsejeren som afgav areal. Sagen drejer sig om en sti som kommunen ønskede at anlægge for at kunne forbinde et nyt bebygget område med en nærliggende skole. Stien krævede at der skulle eksproprieres 136m^2 areal fra en ejendom på 9.035m^2 som befandt sig i en landzone. Ejendommen var omfattet af en lokalplan som muliggjorde at opføre, udstykke og bebygge på ejendommene inden for lokalplanafgrænsningen. Stien var essentiel for at det nye bebygget område kunne ibrugtages. Baseret på omstændighederne fastslog overtaksationskommissionen at erstatningen skulle bortfalde fuldstændig, da fordelen var vurderet til at være højere end erstatningen. Det blev også noteret af kommissionen at det ingen betydning havde for fradraget, om lodsejeren valgte at realisere fordelen eller ej. Yderligere noteret kommissionen også at det ingen betydning havde og var fuldstændig irrelevant at de andre ejendomme inden for lokalplanafgrænsningen fik samme fordel uden at afgive noget areal til realisering stien. Det er anlægsmyndigheden der har anledning til at overbevise taksationsmyndighederne om at der er fordele i ekspropriationen, som så skal fradrages i erstatningen, betinget af at de kan dokumentere fordelen [Mølbeck et al., 2019]. For statslige ekspropriationer er det ekspropriationskommissionen der er taksationsmyndighed ved første instans.

For kommunale ekspropriationer er taksationsmyndigheden den kommune der udfører ekspropriation. Men regering vil med et nyt lovforslag forenkle ekspropriationsproces, og dermed samle kommunale- statslige ekspropriationer under en ny ekspropriationsproceslov. Lovforslagets formål er at gøre det nemmer for borger at forholde sig til én lov uafhængigt af om det er en kommune eller staten der har igangsat en ekspropriation [Transport- og boligministeriet, 2019]. Lovforslaget

indebærer også at erstatningsfastsættelsen for kommunale ekspropriationer også skal indhentes fra ekspropriationskommissionerne.

"Hvis ikke der kan indgås et frivilligt forlig med borgeren, og kommunen er nødsaget til at ekspropriere for at gennemføre et projekt, så skal kommunen i forbindelse med ekspropriationsbeslutningen indhente en bindende afgørelse vedrørende erstatning fra de statslige ekspropriationskommissioner."

Citeret fra artiklen: [Transport- og boligministeriet, 2019]

Dermed kan taksationsmyndighede være ekspropriationskommissionerne ved fremtidige kommunale ekspropriationer, som regering ser som et led i at styrke borgenes retssikkerhed. Hvis lovforslaget bliver vedtaget, vil erstatningsfastsættelsen på tværs af kommunale og statslige ekspropriationer være mere ensartede.

Fradrag for fordele kan kun finde sted ved delekspropriationer, hvor det er restejendommen der skønnes at opnå en værdiforøgelse for de fordele ekspropriationsanlægget giver. Den værdiforøgelse som restejendommen opnå, fradrages i erstatningen for at opfylde kravet om fuldstændig erstatning. Hvis der derimod foretages en totaleksspropriation, kan der ikke fradrages i erstatningen da der ikke er nogen restejendom som kan yde gavn af de fremtidige fordele som fælge af ekspropriationsanlægget.

5 Analyse af fradrag for fordele i praksis

Dette afsnit vil omhandle kendelser hvor der er foretaget fradrag i erstatningen som følge af de fordele som følge af ekspropriationsanlægget. Der foretages en analyse af kendelserne med fokus på hvilke fordele der er tale om, og i hvor høj grad de fordele har indflydelse på fradraget. Analysen består af seks kendelser fra Hovedstadens Letbane (HL), og af tre kendelser fra Odense Letbane (OL). Kendelserne er specifikt udvalgt for at undgå unødvendige gentagelser, hvor formålet har været at hver kendelser bidrager med noget nyt, eller noget anderledes. Kendelserne er fremskaffet fra COWI gennem kontakt med projektledere som har givet adgang til de kendelser de har besiddelse af, hvoraf udvælgelsen af de valgte kendelser så har fundet sted.

I praksis er der foretaget fradrag for fordele i mange kendelser, men for at kunne få det meste ud af analysen er der udvalgt en håndful af specifikke kendelser, med formålet om at de skal være så forskellige som muligt, med henblik på at kunne identificere hvordan kommissionen behandler fradrag for fordele. Analysen består af to dele, hvor den første del består af en kvalitativ gennemgang af enkelte kendelser og hvor anden del består af en kvantitativ gennemgang af samtlige kendelser for Hovedstadens Letbane.

Første del af analysen er opdelt i to afsnit, som afspejler oprindelsen af de forskellige kendelser. Hovedparten af kendelserne er fra Hovedstadens Letbane, da de kendelser afspejler nuværende praksis bedst grundet de er de seneste statslige kendelser hvor der er foretaget fradrag for fordele. Næste afsnit består af kendelser fra Odense Letbane hvor formålet er at finde kendelser som kan bidrage til at klarlægge ændringen i praksis, da disse kendelser er noget ældre, og om der er forskelle på hvordan de to kommissioner behandler fradrag for fordele emnet. Der har ikke været mulighed for at komme i kontakt med kommissionen for Jylland, så de eneste og seneste kendelser fra dem af som der har været adgang til er fra Odense Letbane.

5.1 Columbusvej (lb. nr. GXK-034-035-037)

Dette delafsnit vil gennemgå tre kendelser som involvere tre ejendomme der er placeret side om side. Alle tre ejendomme er erhvervsejendomme som er beliggende i byzone. Der er en række interessante elementer og forhold i disse kendelser som vil bidrage til at få en forståelse af hvordan netop disse kan påvirke fradraget. HL har i forbindelse med udvidelse af offentlig vej eksproprieret

arealer fra disse tre ejendomme. For neden vil de enkelte ejendomme blive gennemgået i forhold til hvad der eksproprieres, hvor meget der gives i erstatning og hvorfor, samt hvilke fordele der fradrages ud fra.

Figur 4: Oversigt over Columbusvej ejendommene (egenproduktion med data fra SDFE)

5.1.1 Ejendom A (Matr. Nr. 12ax)

HL har eksproprieret 990m^2 permanent areal fra ejendom matr.nr. 12ax, som har et samlet areal på 8.809m^2, og optaget 100m^2 midlertidigt arbejdsareal i 12 måneder. Ejendommen er vurderet til 22.000.000 kr. efter seneste offentlig vurdering, og er en fabriks- og lagerejendom. Ejendom A og B går ind under samme kendelse da begge ejendomme ejes af samme ejer. Indgrebet på ejendommene kan ses i *bilag A.2*

Erstatningsfastsættelsen: Kommissionen har i erstatningsopgørelsen (*se bilag A.1*) kommet frem til at erstatningen for den permanente arealafståelse skal fastsættes til 2.673.000 kr. for tab af byggeretter på 891em^2 (etage kvadratmeter). Erstatningen er fastsat efter tabt byggeretter da erstatningen for arealafståelsen på 990m^2 er mindre, hvilket er grunden til at der ikke gives erstatning for arealafståelsen. Kommissionen har indhentet og gennemgået lokalplanen og kommuneplanen for ejendommene på ekspropriationstidspunktet, hvor det blev konstateret at denne ejendom ikke var fuldt udbygget. Satsen for em^2 har kommissionen fastsat ud fra flere ensidige mæglervurderinger for området. Vurderingerne for området svinger mellem 1.900 kr. til 3.500 kr., hvoraf kommissionen så skønsmæssigt har fastsat erstatningen til 3.000 kr. pr. em^2 for denne ejendom.

Fradrag for fordele: HL har i forbindelse med ekspropriationen anmodet kommissionen om at der skal foretages fradrag fra erstatningen for de fordele som ekspropriationsanlægget giver restejendommen jf. anlægslovens § 25a, stk. 1 som henviser til jernbanelovens § 30 og vejlovens § 103. Kommissionens generelle bemærkning er at letbanen utvivlsomt vil give et løft til de mange erhvervsejendomme der er placeret langs strækningen. Yderligere finder de også at skinnebårne transportmidler er mere attraktive i forhold til andre former. Kommissionen udtaler følgende i kendelsen:

"Kommissionen finder, at det helt generelt er mere attraktivt at benytte skinnebårne transportmidler, herunder letbane frem for busser m.v., da sådanne transportmidler oftest er mere stabile og yder en bedre komfort."

Kendelse nr. 170, s. 3 (*Bilag A.1*)

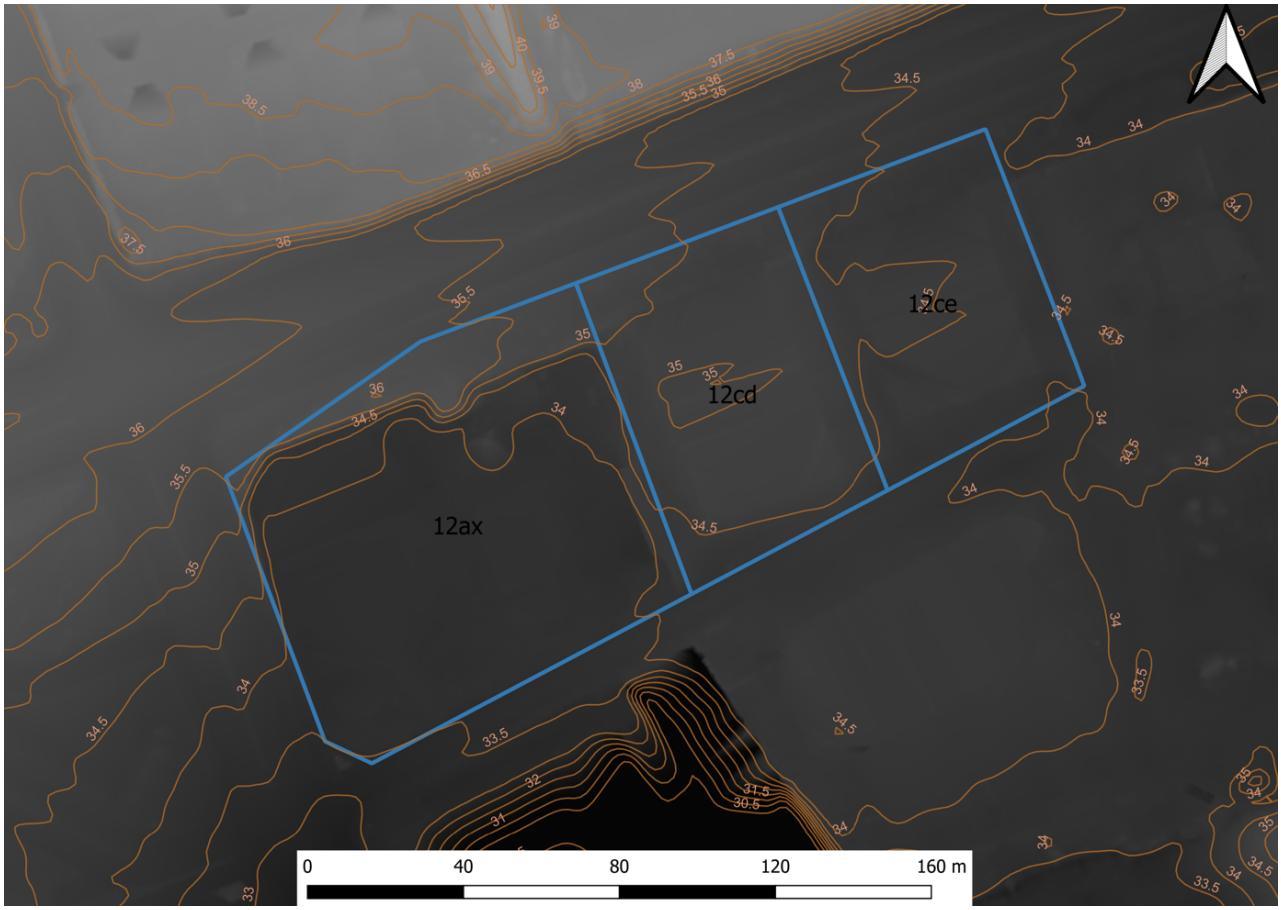
Samtidigt understreger kommissionen at karakteren af en given ejendom samt afstanden til den nærmeste letbanestation har afgørende betydning for den forventet værdigstigning restejendommen vil opnå. De nævner også at indgrebets størrelse og karakter har indflydelse på værdistigningen, men ikke i så høj grad som de to understreget.
For ejendom A har kommissionen foretaget fradrag i erstatningen for ejendommen, da de mener at etablering af letbanen utvivlsomt vil øge værdien af restejendommen som kan realiseres ved et

fremtidigt salg, belåning m.v., da det gældende plangrundlag indebærer et udviklingspotentiale for området som ejendommen befinder sig i.

De udtalelser der er beskrevet for oven gentages i alle følgende kendelser for HL, derfor beskrives udtalelserne kun en enkelt gang i denne kendelse, for at undgå gentagelser. Der vil i de følgende kendelser blive refereret til dette afsnit for samme udtalelser.

Det skal dog bemærkes at kommissionen har fradraget delvist i erstatningen grundet nogle forhold som modarbejder de fordele som restejendommen opnår. En af forholdene er at Gladsaxe Trafikplads, som er en holdeplads for en række forskellige buslinjer, er placeret tæt på ejendommen. Hertil er det kommissionens holdning at selvom busser generelt er mindre attraktive at benytte som transportmiddel, i forhold til skinnebårne transportmidler, så har det en indflydelse på den værdiforøgelse som ejendommen får fra den kommende letbanestation. Antageligt vil fradraget være noget større hvis trafikpladsen ikke var så tæt på ejendommen.

En anden fordel som ejendommen kan benytte sig af er udvidelsen af vejen, hvor det er kommissionens vurdering at der nemt kan etableres en sekundær vej til den kommende sivegade. Det er med til at øge ejendommens tilgængelighed med ekstra adgangsvej direkte fra Gladsaxe Ringvej. Dog er der påkrævet ekstra omkostninger hvis denne ejendom skal udnytte den nye sivegade, på lige fod med naboejendommene, da ejendommen er placeret i en fordybning.



Figur 5: Højdekort over ejendommene på Columbusvej. Egenproduktion

Som det fremgår på figur 5, er niveauforskellen mellem ejendommen og Gladsaxe Ringvej stor, hvilket kræver at der på ejendommen bliver tilbygget en rampe, som både koster at bygge og optager en del af ejendommens areal. Det er derfor kommissionens vurdering at fradraget skal afspejle dette forhold, sammenlignet med naboejendommene, som vil blive gennemgået i næste delafsnit. Kommissionens endelige vurdering af fradraget er at ejendommen opnår en værdistigning på 5% af restejendommens værdi med udgangspunkt i den seneste offentlige vurdering på ekspropriationstidspunktet, hvoraf fradraget skønsmæssigt blev sat til 950.000 kr.

5.1.2 Ejendom B (Matr. Nr. 12cd):

HL har eksproprieret 785m^2 permanent areal fra ejendom matr.nr. 12cd, som har et samlet areal på 4.562m^2, og optaget 18m^2 midlertidigt arbejdsareal i 12 måneder. Ejendommen er vurderet til 18.234.630 kr. efter seneste offentlig vurdering, og er en ren forretningsejendom.

Erstatningsfastsættelsen: Ved erstatningsfastsættelsen for ejendom B (*se bilag A.1*) har kommissionen vurderet at der skal gives en erstatning på 2.160.000 kr. for tab af 720 em^2. Igen relatere erstatningen sig til tab af byggeret, da den overgår arealafståelsen, baseret på gældende plangrundlag. Prisen for em^2 er sat til 3.000 kr. ligesom ved ejendom A.

Fradrag for fordele: Kommissionen har samme holdninger og argumentationer for ejendom B som de havde for ejendom A, hvilket også er grunden til at der foretages delvist fradrag i erstatningen. For at opsummere fordelene og de forhold der modvirker fordelene, så er det primært den kommende letbanestation som er den primære fordel. Den anden fordel er vejudvidelsen som muliggør en ny og mere attraktiv adgang til ejendommen fra Gladsaxe Ringvej. Den eneste forskel mellem ejendom A og B er niveauforskellen mellem ejendommen og boulevarden. Ejendom B har ikke samme niveauforskel som ejendom A har, hvilket betyder at ejendommen ikke har nogle forudsætninger for at kunne udnytte den nye sivegade. Dermed skal ejeren ikke bruge resurser på at bygge en rampe og dermed afsætte et areal af, som medføre at kommissionen foretager et fradrag fra erstatningen på 10% af restejendommens værdi, fremfår de 5% som blev fradraget for ejendom A. Fradraget blev skønsmæssigt sat til 1.650.000 kr.

5.1.3 Ejendom C (Matr. Nr. 12ce):

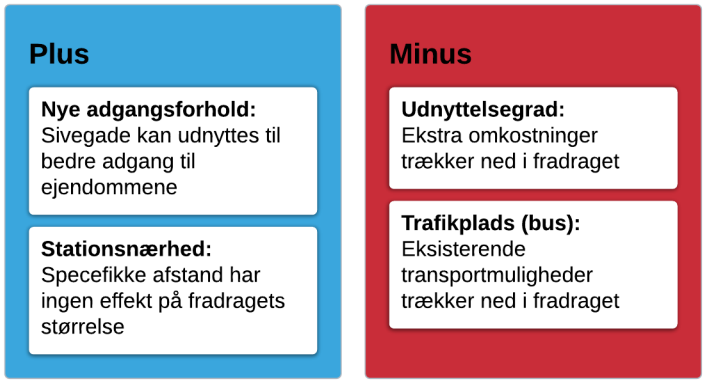
HL har eksproprieret 800m^2 permanent areal fra ejendommen, som har et samlet areal på 4.155m^2, og optaget 19m^2 midlertidigt arbejdsareal i 12 måneder. Ejendommen er vurderet til 13.400.000 kr. efter seneste offentlig vurdering, og er en fabriks- og lagerejendom ejendom.

Erstatningsfastsættelsen: Ved erstatningsfastsættelsen af ejendom C (*se bilag B.1)* har kommissionen vurderet at der skal gives en erstatning på 2.160.000 kr. for tab af 720em^2. Igen er erstatning baseret på tab af byggeretter og ikke arealafståelsen ligesom ved ejendom A og B. Prisen for em^2 er, ligesom ved ejendom A og B, sat til 3.000 kr. da det er en nabo ejendom som er placeret i samme område.

Fradrag for fordele: Samme udtalelser går igen for ejendom C, ligesom de gjorde for ejendom A og B. Ligeledes har kommissionen vurderet at værdigstigningen er på 10% af restejendommens værdi ligesom ved ejendom B. Fradraget er dermed skønsmæssigt sat til 1.125.000 kr. Fordelene er de samme som ejendom A og B, hvor det er den kommende letbanestation og mulighed for at benytte en ny sivegade. Den eksisterende trafikplads er også med til at fradraget er mindre end hvad den ville være foruden de eksisterende transportmuligheder. Det er bemærkelsesværdigt at på trods af ekspropriationsindgrebet og afstanden er større end ved ejendom B, er værdistigningen vurderet til samme den procentmæssige stigning.

4.1.4 Opsummering

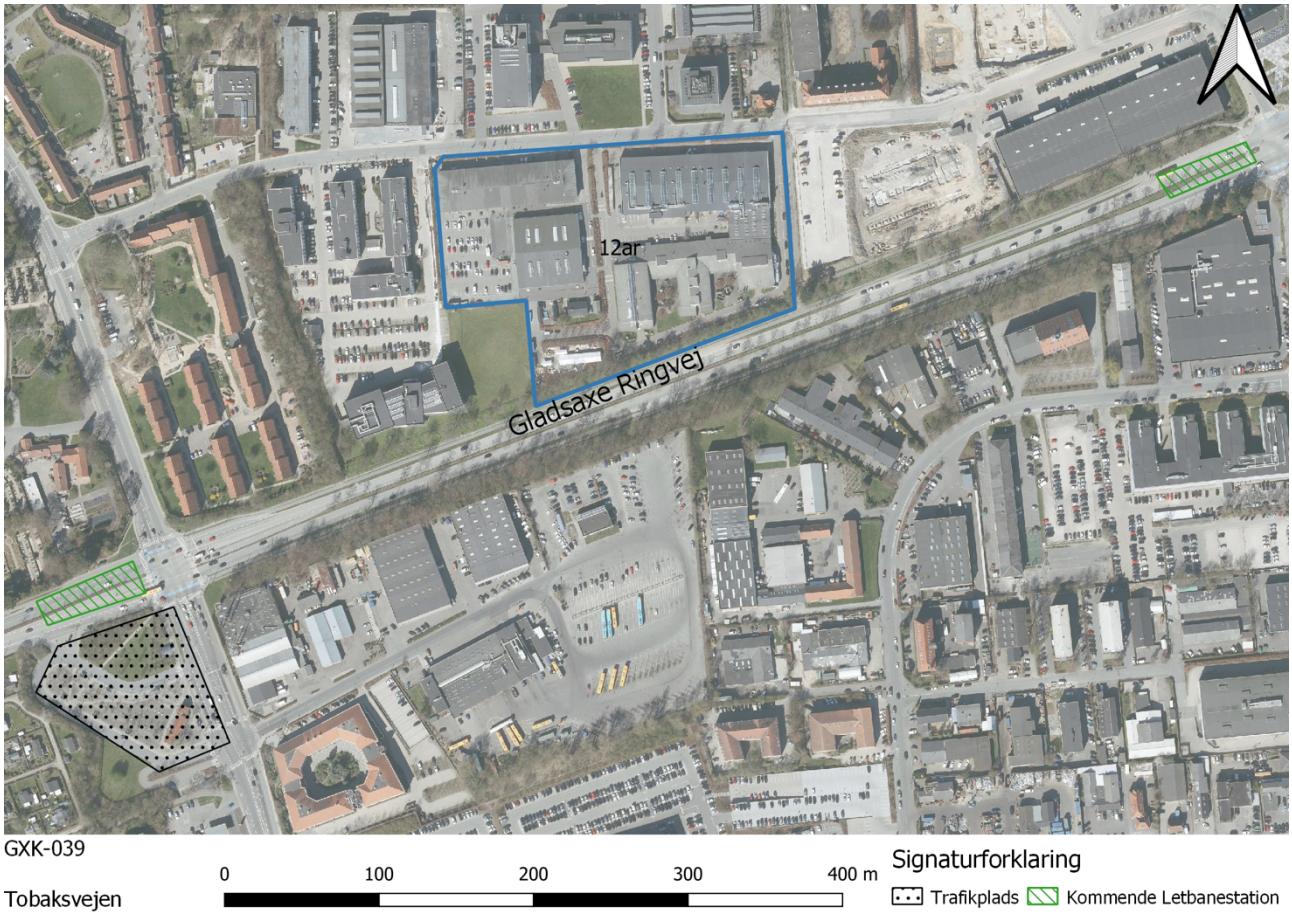
Det er interessant at se på disse tre naboejendomme hvor kommissionen foretager fradrag for fordele på. Disse tre ejendomme er forskellige på mange punkter, men har det til fælles at de alle er erhvervsejendomme som er placeret ved siden af hinanden. Alle ejendomme har jf. kendelserne, samme fordele som er nærhed til den kommende letbanestation og udnyttelse af en ny sivegade, hvilket muliggør en ny adgang til ejendommene direkte fra Gladsaxe Ringvej. Samtidigt er der en trafikplads i nærheden som modvirker stationsnærheden som en fordel, og dermed mindsker fradraget. Der er dog ingen indikationer på at afstanden til den kommende station har nogen indflydelse på fradraget, da ejendom B og C har forskellige afstande men samme fradrag. Det er dog bemærkelsesværdigt at der ved ejendom A foretages et mindre fradrag i erstatningen grundet niveauforskel mellem ejendommen og vejen, som gør at udnyttelsen af sivegaden kræver foranstaltninger som koster penge og areal fra ejendommen, hvilket afspejler sig i fradraget som ender med 5% fremfor de 10% som der er foretaget på de to andre ejendomme.



Figur 6: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.2 Tobaksvej (lb. nr. GXK-039)

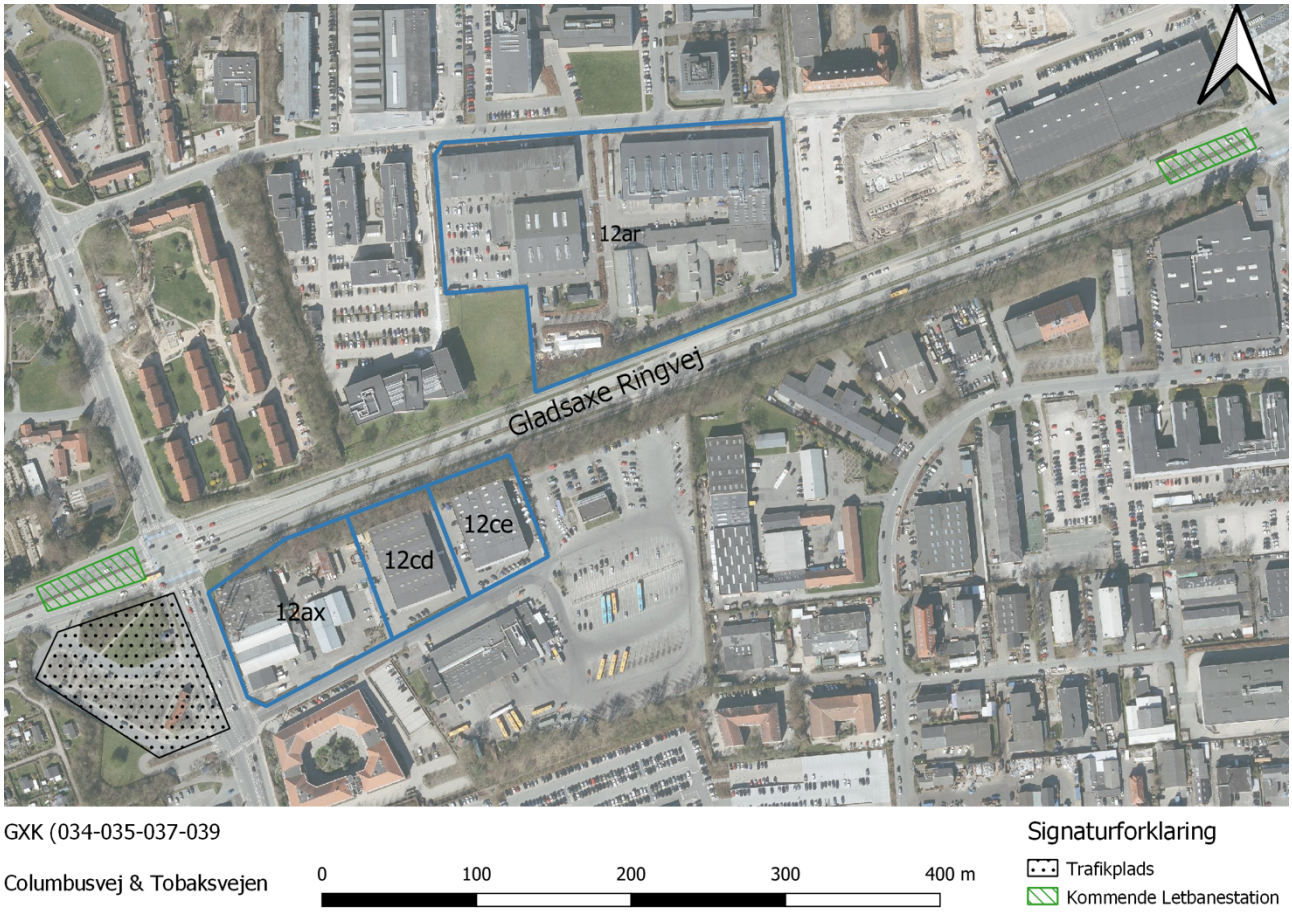
HL har eksproprieret 1.560m^2 permanent areal fra ejendommen, som har et samlet areal på 29.248m^2, og optaget 1.790m^2 midlertidigt arbejdsareal i 12 måneder. Ydermere nedlægges der midlertidigt 13 parkeringspladser. Ejendommen er vurderet til 152.000.000kr. efter seneste offentlig vurdering, og er en privat institutions- serviceejendom. Indgrebet på ejendommen kan ses i *bilag A.2*



Figur 7: Oversigt over ejendommen på Tobaksvejen (egenproduktion med data fra SDFE)

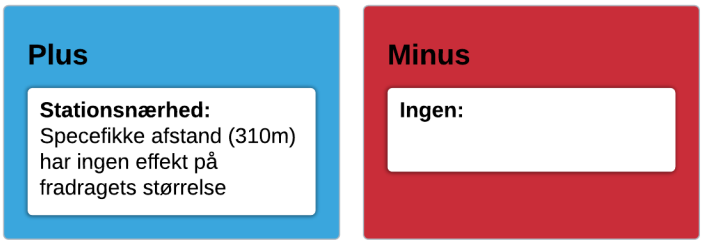
Erstatningsfastsættelse: Kommissionen har i deres vurdering af erstatningen, kommet frem til at der skal ydes en erstatning på 3.510.000 kr. for tab af 170em^2 fra ejendommen. Erstatningen gives ud fra tab af byggeretter, baseret på gældende plangrundlag, og ikke arealafståelsen da den økonomisk overgår den. Satsen for em^2 er igen sat til 3.000 kr. ligesom ved de forrige ejendomme, da denne ejendom også er placeret i samme område. For de 13 parkeringspladser, som midlertidigt nedlægges i 12 måneder, ydes der en erstatning på 78.000 kr.

Fradrag for fordele: Kommissionen vurderer i denne kendelse at de kommende letbanestationer vil bidrage til en øget tilgængelighed for ejendommen. Det er to kommende letbanestationer som begge vil blive placeret 310m fra ejendommen. Da der på ejendommen drives en skole, er fordelen ved de to kommende stationer utvivlsomme, og kommissionen har derfor også valgt at der skal foretages fradrag i erstatningen. Fordelen er så høj i kommissionens vurdering at de både fradrager fra den permente samt den midlertidige arealafståelse, dog undtaget de 13 parkeringspladser. Kommissionen vurderer at de fordele der udspringer som følge at den kommende letbane, klart er højere end det tab som ejendommen lider ved arealafståelsen. Derfor har kommissionen foretaget et fuldstændigt fradrag i erstatningen for arealafståelsen, hvilket er bemærkelsesværdigt i forhold til de tre forrige kendelser. De forrige kendelser er som nævnt placeret i samme område, men der er kun foretaget delvist fradrag i erstatningen. Forskellen mellem de tre forrige kendelser og denne er afstanden og ejendomstype. Afstanden er større i denne kendelse end i de tre forrige, men kommissionen vælger at der skal fradrages fuldstændigt i erstatningen. Det må derfor være ejendomsanvendelsen som spiller en afgørende faktor i denne kendelse, i forhold til størrelsen af fradraget. Antageligt ville fradraget være noget mindre hvis ejendomsanvendelsen var af en anden type.



Figur 8: Oversigt over alle ejendommen i Gladsaxe (egenproduktion med data fra SDFE)

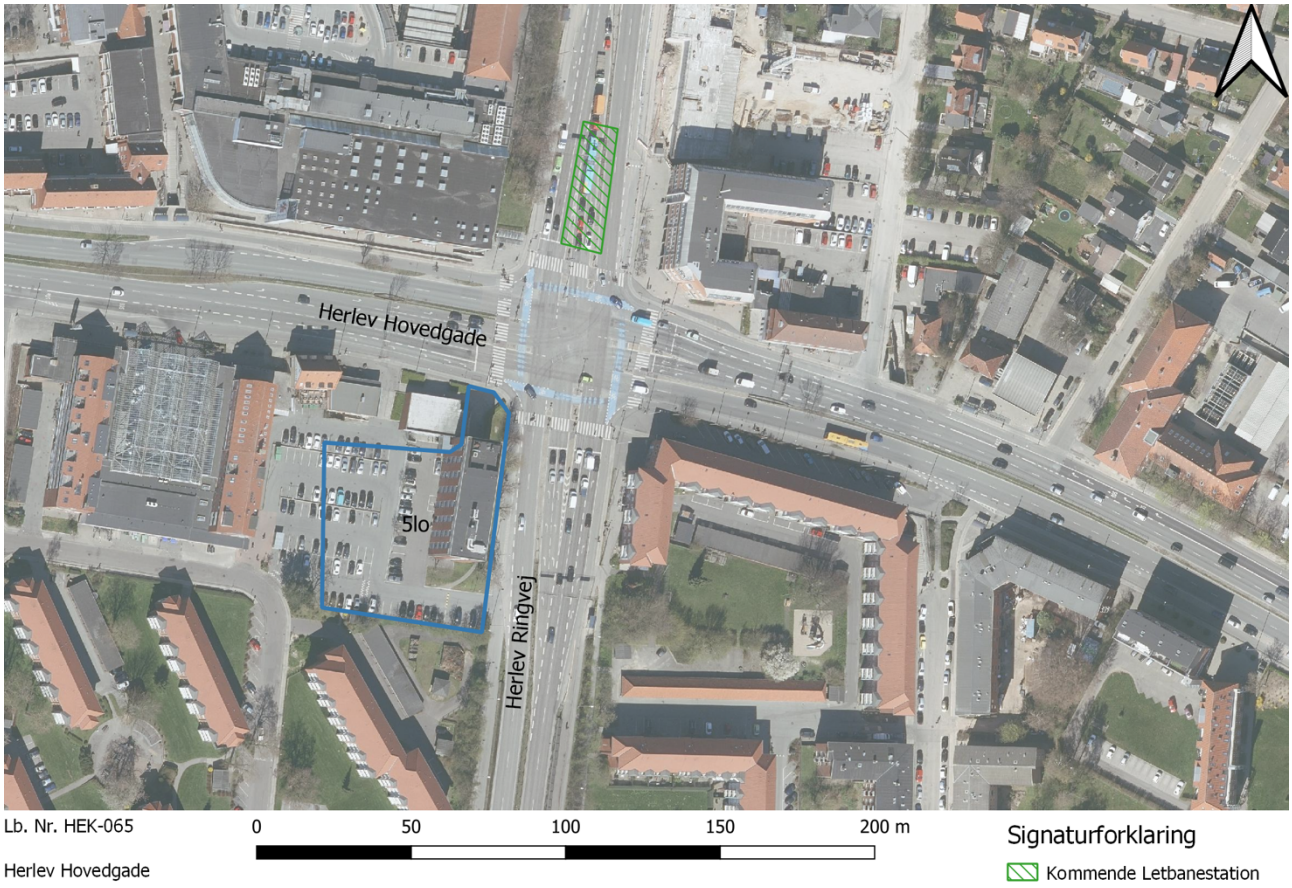
Som det fremgår på figur 8, er ejendom 12ar placeret mellem to kommende letbanestationer. Sammenlignet med de forrige tre ejendomme på Columbusvej er ejendommen dårligere placeret i forhold til de kommende letbanestationer. Yderligere nævnes den eksisterende trafikplads ikke i kendelsen, hvilket indikerer at kommissionen vurderer ud fra den nordlige station som værende den nærmeste. Med den logik kan ejendom 12ce også vurderes ud fra den nordlige station, hvor der ikke er nogen eksisterende trafikplads. Afstanden fra ejendom 12ce til den nordlige station er lidt længere end ejendom 12ar, måske overgår den kommissionens afstandsgrænse for hvornår stationen kan betragtes som en fordel.



Figur 9: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.3 Herlev Hovedgade (lb. nr. HEK-065)

HL har eksproprieret 600m^2 permanent areal fra ejendommen, som har et samlet areal på 3.330m^2, og optaget 43m^2 midlertidigt arbejdsareal i 12 måneder. Ydermere nedlægges der 4 parkeringspladser permanent. Ejendommen er vurderet til 152.000.000 kr. efter seneste offentlig vurdering, og er en privat institutions- serviceejendom. Indgrebet på ejendommen kan ses i *bilag D.2*



Figur 10: Oversigt over ejendommen på Herlev Hovedgade (Egenproduktion med data fra SDFE)

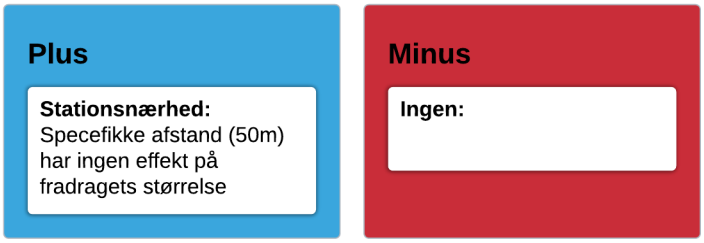
Erstatningsfastsættelse: Ved erstatningsfastsættelsen har kommissionen vurderet at arealet som der eksproprieres, er et randareal med beplantning og fortov, og tilhørende parkeringspladser. Størstedelen af arealet som der eksproprieres, er inden for vejbyggelinjen for ejendommen, hvor der ikke må bygges noget nyt. Kommissionen vurderer derfor ikke at arealet har en reel markedsværdi da et areal af denne karakter sjældent udbydes til salg. Erstatningen er herefter skønsmæssigt fastsat til 600 kr. pr. m^2, hvoraf den samlede erstatning for den permanente arealafståelse ender på 420.000 kr.

Fradrag for fordele: Ejendommen er placeret således at den kommende letbanestation vil være inden for en afstand på 50m, hvilket kommissionen mener vil bidrage til en stigning i ejendomsværdien, på trods af at ejendommen i forvejen har en stationsnær placering. Kommissionen udtaler følgende i kendelsen;

"Kommissionen har i den sammenhæng lagt vægt på, at den kommende letbanestation ved Herlev Bymidte, der vil være beliggende i en afstand af ca. 50 meter (gåafstand) fra ejendommen, vil medføre fordele ved en væsentlig værdistigning for ejendommen"

Kendelse nr. 153, s. 9 (*Bilag D.1*)

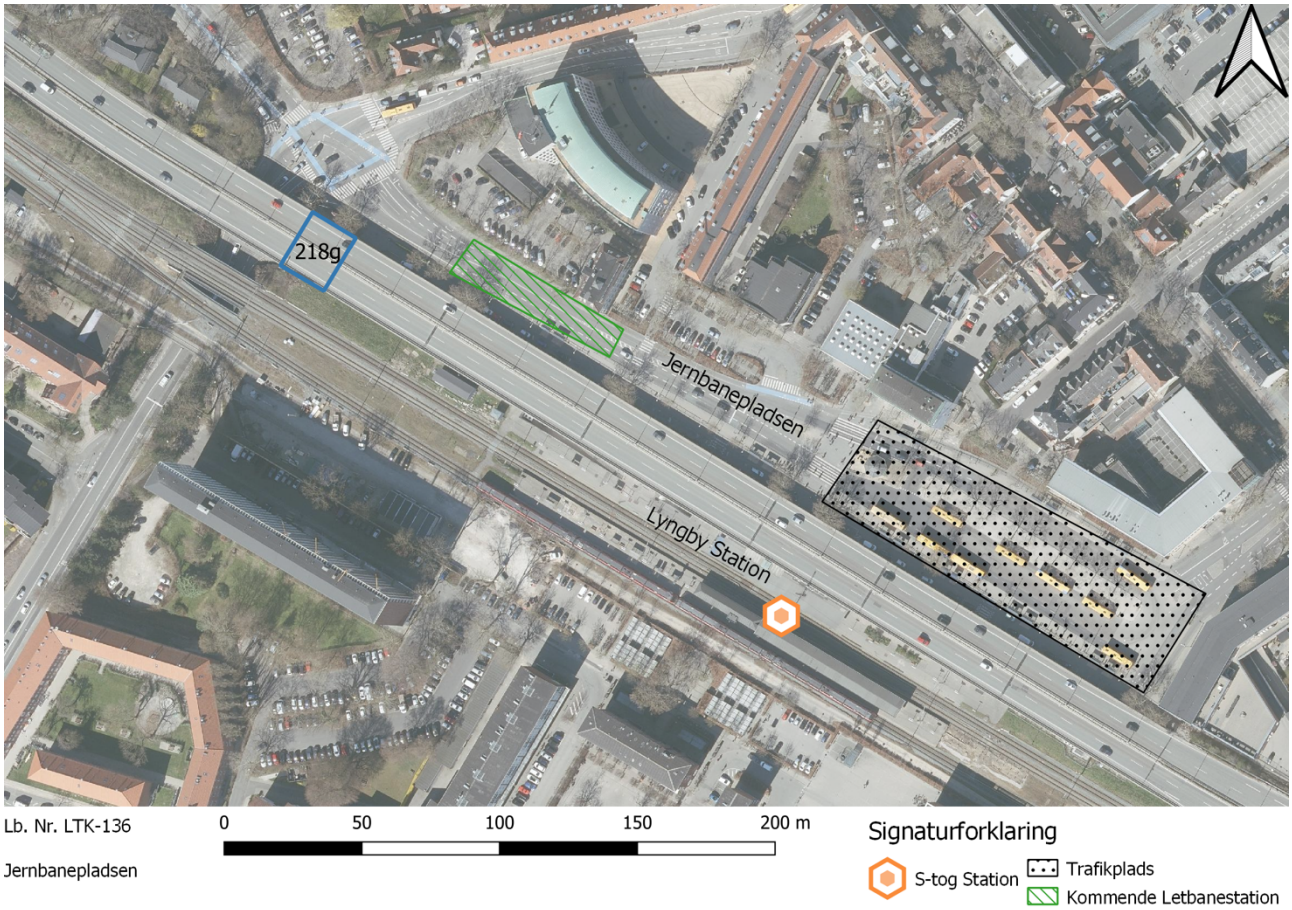
Tilgængeligheden til ejendommen vil øge markant med et mere attraktivt og komfortabelt transportmiddel som utvivlsomt vil bidrage til at gøre ejendommen mere attraktiv for både erhvervslejere og kunder.
Kommissionen har i denne kendelse foretaget fuldt fradrag i erstatningen for arealafståelsen, grundet nærheden til den kommende letbanestation på kun 50m. Arealet som der eksproprieres, betragtes som et randareal og har derfor ikke en særlig høj eller væsentlig værdi. Men fordelen er derimod af en væsentlig karakter, og kan let anses som værende langt større end erstatningen. Antageligt ville der også fradrages fuldt fra erstatningen hvis arealet ikke var et randareal og dermed havde en højere værdi.



Figur 11: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.4 Jernbanepladsen (lb. nr. LTK-136)

HL har totaleksproprieret ejendommen, som har et samlet areal på 411m^2. Ejendommen er vurderet til 6.550.000 kr. efter seneste offentlig vurdering, og er en ren forretningsejendom. Indgrebet på ejendommen kan ses i *bilag E.2*



Figur 12: Oversigt over ejendommen på Jernbanepladsen (Egenproduktion med data fra SDFE)

Erstatningsfastsættelse: Erstatningsfastsættelsen for denne ekspropriation er lidt anderledes i forhold til de forrige da der er foretaget en totaleksproprіation af ejendommen. Derfor skal kommissionen fastsætte en erstatning for hele ejendommens værdi. Kommissionen har på ekspropriationstidspunktet fundet en lignende erhvervsejendom på 400m^2 som blev udbudt til 5.600.000 kr. i nærområdet, som de benytter til værdifastsættelsen af ejendom 5lo. Det fremgår også i kendelsen at kommissionen ved besigtigelsen af ejendommen har kunne konstatere at ejendommen fremstod i en ældre stand, hvorefter den endelig vurdering af ejendommen skønsmæssigt endte på 9.000.000 kr.

Fradrag for fordele: Selvom at der foretages en totaleksпropriation af ejendommen, har HL stadig anmodet om at der skal ske fradrag for fordele. Lodsejeren har anført at det ikke er muligt at fradrage i erstatningen jf. VL § 103, stk. 2, da det er en totaleksпropriation der foretages, hvilket resultere i at der ingen restejendom tilbage som kan udnytte de fordele som ekspropriationsanlægget giver. Kommissionen udtaler også at det ikke er muligt i kendelsen med følgende udsagn;

"Kommissionen finder, at det klare udgangspunkt er, at der ikke kan foretages fradrag for fordele ved en totaleksпropriation, da dette typisk indebærer, at der ikke er en restejendom, der kan tilføres en værdi. Kommissionen finder dog, at der i denne konkrete sag er tale om en meget særlig situation."

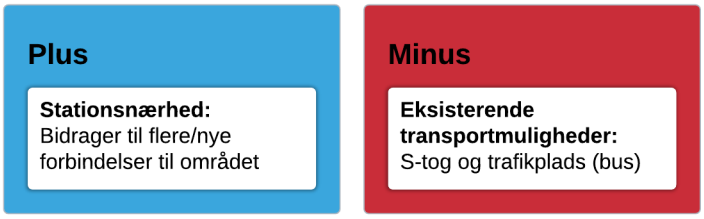
Kendelse nr. 166, s. 3 (*Bilag E.1*)

Som kommissionen nævner i deres udtalelse, er der særlig omstændigheder i denne konkrette sag som ændrer kommissionens tilgang og vurdering af fradrag for fordele for ejendommen. Ejendommen 5lo er en del af en butiksarkade bestående af fem matrikler fordelt på seks ejendomme. Alle ejendommene i butiksarkaden, på nær en af dem, ejes af samme ejer men er blot udlejet til forskellige lejere. Butiksarkaden er senest blevet solgt i 2014 til den nuværende ejer, og dermed er der også kun aftalt én købesum og udarbejdet et skøde. Kommissionen vurderer derfor at butiksarkaden er blevet håndteret som en helhed, på trods af at arkaden består af flere ejendomme. Derfor betragter kommissionen butiksarkaden som en samlet fast ejendom, som de fastlægger i kendelsen med følgende udtalelse;

"Butiksarkaden er efter kommissionens opfattelse at betragte som en samlet ejendom, hvilket understøttes af en række forhold, herunder det faktum, at der er tale om én købesum, ét skøde m.v."

Kendelse nr. 166, s. 3 (*Bilag E.1*)

Kommissionen har foretaget fradrag i erstatningen, da de mener at den kommende letbane station vil bidrage til at øge tilgængeligheden til butiksarkaden og øge til et markant løft til stationsområdet. Der er dog kun foretaget et delvist fradrag i erstatningen, da butiksarkaden er en integreret del af Lyngby Station hvor der køre S-tog. Yderligere er der også en trafikplads hvor flere forskellige bus-linjer holder og køre. Disse to forhold samt at ekspropriationen kan medføre omkostningsforbundne gener i forbindelse med disponering m.v., bidrager til at fordelens værdi begrænses. Derfor har kommissionen skønsmæssigt fastsat fradraget til 4.000.000 kr.



Figur 13: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.5 Odense Letbane lb. Nr. 80

Odense Letbane (OL) har eksproprieret et areal på 15.900m^2 fra ejendommen matr.nr. 19u til anlæg af letbanen. Ejendommen udgjorde på ekspropriationstidspunktet en samlet fast ejendom bestående af tre yderligere matrikler med et samlet vurderingsareal på 419.354m^2. Ejendommen var vurderet til at have en ejendomsværdig på 200.000.00 kr. I forbindelse med ekspropriationen har anlægsmyndigheden nedlagt bygninger på arealet.

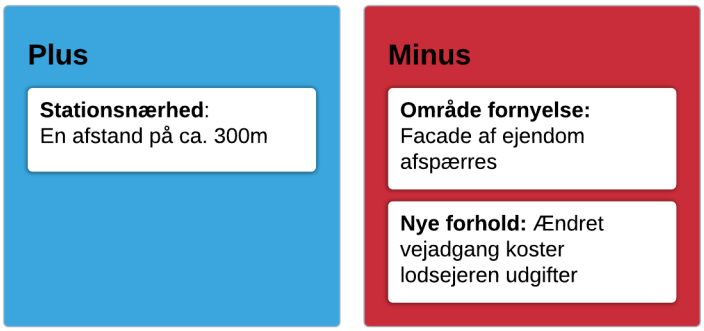
Erstatningsfastsættelse: Ekspropriationskommissionen havde i første omgang vurderet at arealprisen skulle fastsættes til 350 kr. pr. m^2 ved ekspropriationstidspunktet, da det efter deres overbevisning er prisen som en fornuftig køber vil betale for arealet i fri handel og vandel. Dog fik kommissionen noteret at der i området er handlet arealer til en langt højere pris på 1.000kr. pr. m^2, da området er placeret tæt på motorvejen med en facade der er synlig. Omvendt er arealets indretning og plangrundlag mindre attraktiv for potentielle købere hvilket resulterer i at kommissionen fastsætter erstatningen til 500 kr. pr. m^2. Sagen blev viderestilet til taksationskommissionen da begge parter var uenige i erstatningen (*Bilag F.1*).
Taksationskommissionens kendelse vedrørende erstatningen er lidt anderledes i forhold til ekspropriationskommissionens. De forhøjer erstatningssatsen fra 500 kr. til 550 kr. pr. m^2, og ændre samtidigt arealafståelsen til 15.486 m^2 fremfor de 15.900 m^2.

Fradrag for fordele: Da sagen er viderestillet til taksationskommissionen, er det deres kendelse som gælder, men det er interessant at sammenligne den med kendelsen fra ekspropriationskommissionen for at se hvilke forskelle der er mellem deres bedømmelser og vurderinger af sagen. Det er også bemærkelsesværdigt at se på hvilke bemærkninger OL kommer med i forhold til fradrag for fordele. Alle efterfølgende kendelser fra Odense Letbane er under samme omstændigheder, hvor sagen er viderestillet til taksationskommissionen.

Ekspropriationskommissionens har vurderet at det er en fordel for restejendommen at være placeret i nærheden af den planlagte letbanestation og dermed have en attraktiv placering i et trafikalt knudepunkt. Derfor har de vurderet at fradraget i erstatningen skal være på 10% af arealerstatningen, dog med bemærkningen om at det er en mindre fordel som medføre ved etablering af

letbanen. Kendelsen er OL uenig i, da de mener at fordelen er markant højere end hvad kommissionen har vurderet den til.

Det er taksationskommissionens holdning at letbanestation udgør en fordel for den tilbageblivende del af ejendommen som er beliggende ca. 300 meter fra den planlagte letbanestation. Men samtidigt vurderes det også at letbanen medfører ulemper for ejendommen, da facaden som ejendommen nyder fordele af, afspærres af letbanestationen. Yderligere sker der også ændringer i vejadgangen til ejendommen som medfører ejeren ekstra omkostninger. Det er derfor taksationskommissionens endelige vurdering at fordele og ulemperne der vedhæfter sig etableringen af letbanen udligner hinanden. Derfor skal der gives fuld erstatning arealafståelsen på de 15.486m^2. Der fradrages en lille del af erstatningen grundet nedrivningen af bygningsmasse, men det fremgår ikke hvor meget.



Figur 14: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.6 Odense Letbane lb. Nr. 121

Odense Letbane har eksproprieret 290m^2 permanent areal heraf 15m^2 vejareal fra ejendommen, som har et samlet areal på 7.786m^2. Ejendommen bestod af et ubebygget areal på ekspropriationstidspunktet, og havde en ejendomsvurdering på 19.465.000 kr. hvilket tillige udgør grundværdien. Grundværdien er udregnet som 6.942m^2 á 2.804 kr. pr. m^2 efter etagearealprincip, og 844m^2 vejareal á 0 kr. pr. m^2.

Erstatningsfastsættelse: Ekspropriationskommissionen har ved erstatningsfastsættelsen kommet frem til at der skal gives erstatning for 290m^2 til en arealpris på 1.200 kr. pr. m^2. hvoraf 15m^2 har en arealpris på 0 kr. da det er et vejareal. Herefter ender erstatningen på 330.000 kr. for arealafståelsen. Taksationskommissionen er enig i erstatningsfastsættelsen, dog er de ikke enige i fradrag for fordele vurderingen (*Bilag F.2*).

Fradrag for fordele: Ekspropriationskommissionen vurderer at der i denne sag er en klar og konkret fordel for ejendommen, at den er placeret tæt på den kommende letbanestation. Ejendommens anvendelse bidrager også til at fordelen, da der er tale om et shoppingcenter blandet med ungdomsboliger. Kommissionen har også bemærket og noteret sig ved at ejeren opnår nogle ulemper i form at en indsnævrede forareal til ejendommen. Det er ydermere også bemærket at ejendommen i forvejen er centralt placeret med rig muligheder for offentlige transportmuligheder. I forhold til ulempen vurderer kommissionen at fordelen langt overstiger denne ulempe. Sidst mener kommissionen at letbanestationen yder en merværdi og dermed supplere de eksisterende transportmuligheder for ejendommen som de kan fradrage i erstatningen. Kommissionen fradrager et lidt tilfældigt beløb på 130.000 kr. fra erstatningen uden helt at uddybe hvordan beløbet er udregnet eller fremfundet. Erstatningen for arealafståelsen og de ulemper der medfølger ender på 200.000 kr.

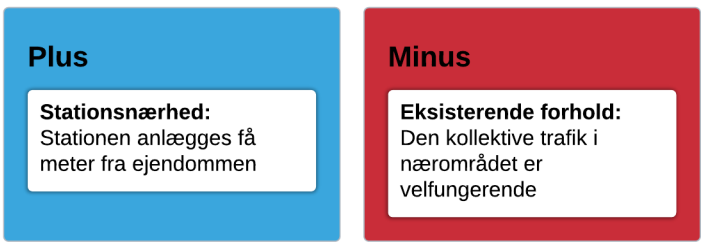
Taksationskommissionen har i deres kendelse kommet frem til at fastholde erstatningsfastsættelsen på 1.200 kr. pr. m^2 for de 290m^2 hvoraf 15m^2 er vejareal til 0 kr. Lodsejeren har argumenteret for at ekspropriationsindgrebet, specifikt det indsnævrede adgangsareal, medfører et tab af småerhverv til ejendommen, og dermed også et økonomisk tab for lodsejeren. Ydereligere er det lodsejerens holdning at der ikke forekommer nogle fordele ved etableringen af letbanestationen, da der i

forvejen er mange offentlige transportmuligheder i nærområdet. De mener at OLs grundlag og dokumentation for fordelen er baseret på en teoretisk beregning, og skal anvendes med forbehold. OL er selvfølgelig uenig med lodsejeres holdninger angående erstatningen, da de mener at fordelen er tydelig og større end hvad ekspropriationskommissionen udregnede den til. Det fremgår også i deres indlæg til taksationskommissionen hvor de udtaler følgende;

"Letbanestationen anlægges få meter fra Ejendommen og fordelene forbundet med Letbanen overstiger utvivlsomt tabet forbundet med arealafståelsen. Da anlægget af Letbanen ikke medfører et økonomisk tab, men tværtimod er en økonomisk fordel, er der ikke grundlag for at betale erstatning til Ejeren."

Kendelse nr. 121, s. 3 (*Bilag F.2*)

Med udtalelsen er det OLs holdning at erstatningen for arealafståelsen skal fastsættes til 0 kr. samlet. Taksationskommissionen er enige i kendelsen fra ekspropriationskommissionen om at der opstår fordele ved etablering af letbanestationen, men de er ikke enige i måden som fradraget er udregnet på. Der er ingen direkte forklaring til hvordan beløbet er udregnet. Taksationskommissionens vurderer i deres kendelse at der, baseret på et skøn, ikke kan påvises fordele ved anlæg af letbanen og letbanestationen, som øger værdien af restejendommen. Den eksisterende kollektive trafik i nærområdet er velfungerende med mange busruter, hvor banegården er under 700m fra ejendommen. Sidst nævnes der at letbanen heller ikke forøger udlejningsmulighederne eller priserne i nærområdet. Der er derfor ikke foretaget fradrag for fordele i denne kendelse.



Figur 15: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.7 Odense Letbane lb. Nr. 99

OL har eksproprieret 2.985m^2 permanent areal fra ejendommen, som består af to matrikler 8g og 24l med et samlet areal på 48.723m^2. Ejendommen var på ekspropriationstidspunktet vurderet til 12.180.800 kr. og var et ubebygget areal udlagt til blandet bolig og erhverv.

Erstatningsfastsættelse: Ekspropriationskommissionen har vurderet erstatningen for arealafståelsen til 250 kr. pr. m^2 for 2.985m^2, hvilket ender med en erstatning på 746.250 kr. Prisen afspejler det afstået areals karakter som et ubebygget areal i byzone, som er udlagt til bolig og erhverv i kommuneplanen. Kommissionen nævner også at de vægter arealets beliggenhed ud mod kommunevejen. De har ligeledes også undersøgt prisniveauet i området for tilsvarende arealer.

Taksationskommissionen mener at erstatningen for arealafståelsen skal forhøjes til 1.600 kr. pr. m^2, grundet en vurdering af arealets karakter, arealet i kommuneplanen samt en attraktiv placering i nærheden af Odense Universitetshospital og en motorvej tilslutning. Til sammenligning har kommissionen også fremlagt sammenligningshandler, hvor arealprisen pr. m^2 var på ca. 1.800 kr. dog med bygninger. Erstatningen fastsættes herefter til 4.776.000 kr. inden de har set og vurderet på fradrag for fordele for restejendommen (*Bilag F.3*).

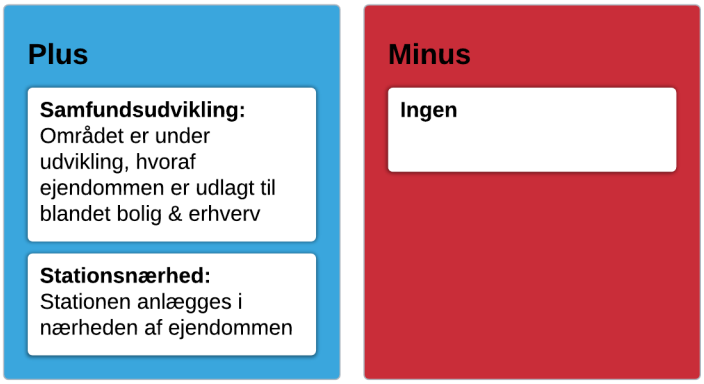
Fradrag for fordele: Det er ekspropriationskommissionens holdning at anlægget af letbanen og placeringen af stationen vil medføre en samlet fordel for restejendommen i forhold til nærheden til stationerne. Der er også lagt vægt på den fremtidige udvikling af ejendommen som ejeren har oplyst om, og den fremtidige plan kommunen har lagt for ejendommen i deres kommuneplan hvor den nære afstand til de kommende letbanestationer skal indpasses i de omkringliggende områder. Kommissionen har ud fra disse iagttagelser vurderet at forekommer fordele for restejendommen som skal fradrages i erstatningen. Det skal dog bemærkes at ikke er yderligere bemærkninger til fradragets størrelse og udregning andet end at der er fratrukket et beløb på 10% af erstatningen som fradrag for fordele. Det fremgår desuden også at OL er uenige med kommissionen angående metoden og beløbet af fradraget, med følgende beskrivelse fra kendelsen:

"Odense Letbane er dog uenig med størrelsen af fradraget og metoden, hvor der fratrækkes 10 % fra erstatningen. Det anførtes, at fradraget ikke er afhængig af erstatningens størrelse. Der skal derimod laves en vurdering ud fra fordelen for den tilbageblivende ejendom."

Kendelse nr. 99, s. 7 (*Bilag F.3*)

Yderligere er det Odense Letbanes holdning at fordelen som letbanen bringer, overstiger erstatningen og dermed skal erstatningen fastsættes til 0 kr.

Taksationskommissionen har i deres vurdering både fastsat erstatningen og fradraget anderledes end ekspropriationskommissionen. De nævner at letbanen medfører en fordel for restejendommen, dog mener de ikke at fradraget skal fastsættes som en procentdel af erstatningen, men bør fastsættes efter noget mere konkret. Ved fastsættelsen af fradraget har kommissionen lagt vægt på at området i kommuneplanen er udlagt til blandet bolig og erhverv, og at der generelt var en samfundsudvikling i gang i området med en motorvejsomlægning og det nye Universitetshospital. Fradraget blev skønsmæssigt fastsat til 1.000.000 kr.



Figur 16: Oversigt over hvad der trækker op og ned i fradraget (egenproduktion)

5.8 Gennemgang af Hovedstadens letbane kendelser

Hovedstadens Letbane har foretaget mange ekspropriationer i forbindelse med etablering af den kommende letbane. Blandt dem er der mange sager hvor de har anmodet om at der skal foretages fradrag for fordele. For at kunne analysere alle disse sager på en kvantitativ måde, er sagerne plottet ind i et Excel skema hvortil ekstra informationer er fremfundet og indskrevet. Skemaet består af alle de sager som HL har anmodet om at der skal fradrages i erstatningen for fordele. Der er plottet grundlæggende informationer ind skemaet, som også fremgår i kendelserne så som arealafståelsen, ejendomsarealet, erstatningen og fradraget størrelse. For at få det meste ud af analysen er der fremfundet yderligere informationer for at kunne se om der er eventuelle sammenhæng mellem de forskellige faktorer. Der er afstanden til den kommende letbanestation, hvor udgangspunktet er gåafstand fra ejendommen. Efterfølgende er det indgrebets størrelse, hvor arealet som der ekspro-prieres, er angivet. Plangrundlaget er også fremfundet med henblik på bebyggelsesprocenter, hvor de gældende lokalplaner og de seneste kommuneplanrammer er gennemgået. Fradragets størrelse og ejendomsværdien er også sat ind i skemaet for at se på forholdet mellem de to værdier. Der er også foretaget en udregning på den procentmæssige arealafståelse og fradrag. Skemaet er vedhæf-tet som bilag (bilag xx), og indeholder nogle flere informationer end dem som er nævnt, men de gennemgås ikke i analysen da de vurderes til ikke at kunne bidrage.

I størstedelen af kendelserne er det afstanden til den kommende letbane som ekspropriationskom-missionen anser som den primære fordel. Ud fra skemaet tyder det på at kommissionen har sat en grænse ved 400m afstand fra ejendom til letbanestation. Alle sager hvor afstanden er højere end 400m er der ikke fradraget i, og der er kun fradraget i en enkelt sag hvor afstanden er 400m. Der er ingen indikation på at afstanden har indflydelse på størrelsen af fradraget, andet end at der enten foretages fradrag eller ikke. Der er ingen gradbøjning af afstandens indflydelse hvor der eksempelvis foretages højere fradrag hvis afstanden er mindre. De sager hvor afstanden er mindre end 400m og hvor der er foretaget delvist fradrag i erstatningen, må der antageligt være andre faktorer så som eksisterende trafikpladser, udnyttelsesgraden og fremtidige gener som påvirker fradragets stør-relse. Som et eksempel kan der henvises til kendelserne GXK-035 og GXK-037 som er de to af de naboejendomme som er gennemgået i afsnit 4.1. Disse to ejendomme er placeret tæt på den kom-mende letbanestation i området, men har forskellige afstande på henholdsvis 150m for GXK-035 og

210m GXK-037. Ser man på fradraget procentmæssige størrelse er den større for GXK-037 på 78% sammenlignet med GXK-035 som ligger på 52% selvom at erstatningen for arealafståelsen næsten er ens (*se bilag G*). Dermed kan det antages at afstanden ingen indflydelse har på den specifikke udregning af fradragets størrelse. Forskellen mellem fradragets størrelse på de to ejendomme kan relatere sig til ejendomsværdien, da den ejendom med højere fradrag (GXK-037) har en højere ejendomsværdi. Det harmonerer med måden som fradraget udregnes på, hvor kommissionen estimerer værdigstigningen i procenter, hvilket i dette tilfælde resulterer i at samme procentmæssige værdigstigning for begge ejendomme har forskellige størrelser. Den eksisterende trafikplads nævner kommissionen også i kendelserne som en faktor der modvirker den fordel som den kommende letbane giver ejendommene. Antageligt ville fradraget være på 100%, hvis trafikpladsen ikke var i området.
I forhold til plangrundlaget hvor bebyggelsesprocenten fra lokalplan sammenlignes med kommuneplanen, ser det ikke ud til at der er nogen klarer sammenhæng med fradraget. Det antages at det kun er lokalplanen på ekspropriationstidspunktet som kommissionen tager i betragtning ved erstatningsfastsættelsen.
Ud fra de data der er indsamlet i skemaet, ser det ikke ud til at der kan dannes et tydeligt billede af sammenhæng mellem de forskellige faktorer, andet end afstanden som også står uklart da det tyder på at kommissionen behandler afstandsfaktoren som enten eller, hvor der ved ca. 400m afstand ikke foretages fradrag. Der er ligeledes afgørende faktorer som ikke kan kvantificeres og analyseres, så som eksisterende trafikpladser og niveauforskelle som nævnes i GXK-034 kendelsen. Niveauforskellen for ejendommen i kendelse GXK-034 påvirker kun den sekundære fordel i ekspropriationen som er udnyttelsen af en ny sivegade. Ser man på naboejendommene hvor den sekundære fordel kan udnyttes uden ekstraomkostninger er fradraget højere, dog ikke fuldstændigt grundet den eksisterende trafikplads.

5.9 Fordele og ulemper ved processen

Ekspropriationskommissionen varetager behandlingen af fradrag for fordele på et meget individuelt niveau. Det er en klar fordel at behandle sagerne individuelt og med omhu, da der dermed kan gives en mere konkret vurdering af omstændighederne i sagen. Dog bruges der meget tid og mange ressurser på at varetage de enkelte vurderinger af fradrag for fordele. Yderligere kan ekspropriationskommissionerne i landet forvente en stigning i antal sager som de skal behandle, hvis det nye lovforslag om ekspropriationsprocessen for kommunale ekspropriationer vedtages. Men da ekspropriation i størstedelen af sagerne er relativ ensartede og minder om hinanden, kan processen effektiviseres hvis der udarbejdes en standart model til udregning af fradrag for fordele, som kan håndtere størstedelen af sagerne. Der er mange kendelser hvor kommissionen bruger samme gentagende argumenter for hvorfor der foretages fradrag for fordele. Det gælder især de simple og lige til sager hvor fordelen er tydelig, ligesom i HEK-065 kendelsen hvor kommissionen foretog et fuldstændigt fradrag i erstatningen. Sagen havde ingen udfordringer eller ulemper ved fordelen, da ejendommens anvendelse var kontor og afstanden til den kommende letbane var kort. Omvendt er der også komplicerede sager så som GXK-034 kendelsen, hvor kommissionen kun foretog et delvist fradrag i erstatningen på trods af afstanden til den kommende letbanestation var kort. Grunden til fradraget ikke var større var, at ejendommen ikke kunne udnytte den sekundære fordel i at etablere en ny adgang, og at der i forvejen var en trafikplads som bidrog til transportmulighederne i området.
Ekspropriationskommissionerne i landet er også to forskellige instanser, som har forskellige personale der behandler sagerne, hvilket kan føre til at vurderingen og fastsættelsen af fradrag for fordele under samme omstændigheder, kan være forskellige afhængig af hvor i landet man er.

6 Anbefalinger til modeludvikling

Som det fremgår i analysen, er der mange forskellige elementer og faktorer der har indflydelse på, om der kan foretages fradrag for fordele og i hvor høj grad. At udvikle en funktionel matematisk model kan være et helt speciale projekt i sig selv. Derfor vil der i dette afsnit blive udarbejdet anbefalinger til en potentiel model, hvori forskellige aspekter af udregningen vil blive gennemgået overordnet. Formålet med modelen er at udarbejde en prototype som senere hen kan videreudvikles til dets fulde potentiale eller inspirer andre i at udvikle noget i samme retning. Der kunne ikke fremfindes relevante modeller til inspiration eller som fundament til formålet for dette projekt formål. Anbefalinger er derfor bygget afhandlingens analyse og erfaring.

I dette speciale er der udelukkende blevet analyseret på statslige ekspropriationer der er gennemført i forbindelse med etablering af letbaner. Dermed vil modellen primært tage udgangspunkt i ekspropriationer til etablering af letbaner. Modellen er udviklet modulært, så det nemt kan videreudvikles i fremtiden hvor praksis kan afspejles i modellen ved tilføjelse eller eliminering af enkelte moduler.

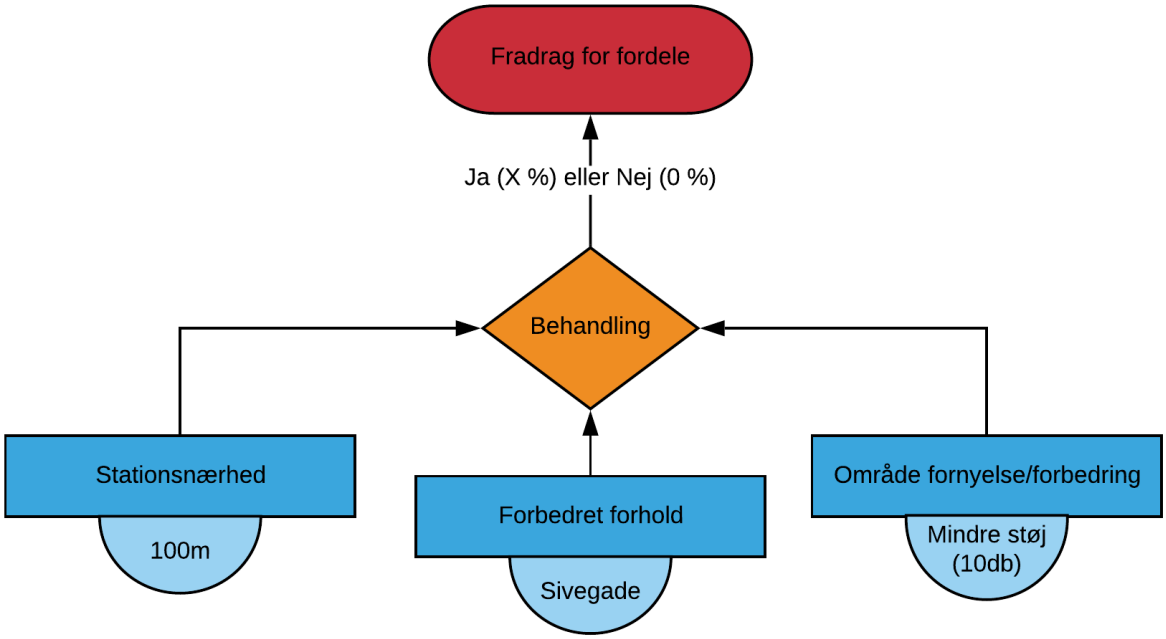
6.1 Moduler

Modulsystemet som beskrives i følgende afsnit, er afhængige af ejendomstypen og benyttelsen. I de fleste tilfælde vil der kun være én fordel, som følge af ekspropriationen, men i enkelte tilfælde kan der opstå flere fordele. Ved etableringen af letbanen vil den primære fordel i størstedelen af sagerne være, nærheden til letbanestationen. Der kan være sager hvor den primære fordel er noget andet. Ud fra analysen kan der umiddelbart udvikles tre moduler;

1. Stationsnærhed
2. Forbedret forhold
3. Område fornyelse/forbedring

Disse tre moduler har hver især faktorer der har indflydelse på hvilken grad disse moduler bidrager til helhedsbilledet af fradrag for fordele. For at kunne realisere denne type af modeludvikling skal

modelen bygges på algoritmer for at kunne håndtere de mange forskellige parametre som påvirker hinanden.



Figur 17: Et visuelt eksempel på hvordan modulerne kan fungere (egenproduktion)

6.1.1 Algoritmer

En algoritme kan anses som værende en opskrift eller en instruks hvis formål er at løse et givet problem ved at følge beregningstrin der endeligt føre til et resultat. Hvis et problem skal løses af en computer, skal algoritmen (instruksen) skrives i et programmeringssprog, som efterfølgende ofte beskrives i et rutediagram. En af de grundlæggende principper i konstruktionen af algoritmer er gentagelser af beregningstrin som også kaldes et loop eller en løkke. Løkker udføres et antal gange alt afhængig af det konkrette problem og dets data. I løkkerne benyttes der betingede sætninger som (hvis… så… ellers… gå til) der er fundamentale elementer til konstruktion af løkker. Yderligere er der også mulighed for at ændre værdien af variable [Clausen, 2012]. Ser man eksempelvis på en typisk vejviser, finder de meget hurtigt den hurtigste vej fra punkt A til B. For at finde den hurtigste vej er der mange faktorer og variabler der spiller ind heriblandt trafik, lyskryds, farts regulering mfl. For at kunne udregne ruten hurtigt og effektivt, kræver det en effektiv algoritme der gennem

konkrette instrukser kan finde den hurtigste vej. Andre kendte algoritmer kan findes i Googles søgemaskine som på et splitsekund kan finde det man søger efter og sorter det efter relevans.
I forhold til modeludviklingen og de moduler der indgår i den, er implementering af algoritmer en vigtig del. Hvis man implementer algoritmer i modellen kan man sikre at udregningen sker på en effektiv og mindre tidskrævende måde. Yderligere kan det bidrage til at automatisere mange udregninger og sammenhæng mellem variabler. Sammenhæng mellem variabler i modulerne vil blive gennemgået i de følgende delafsnit.

6.1.2 Stationsnærhed

Ved stationsnærhed er der to faktorer der har indflydelse på den fordel der er forbundet med letbanestationen som er afstanden fra ejendommen til stationen og de eksisterende trafikale forhold i nærområdet. Ved afstanden tyder på at ekspropriationskommissionen behandler denne parameter som en enten eller størrelse hvor grænsen sat til omkring 400m. Alle sager med en større afstand bliver der ikke foretaget fradrag for fordele. Afstandsparameteren skal gradbøjes således at fradraget afhænger af foruddefineret afstande.
Københavns Universitet har tilbage i 2014 udarbejdet en rapport hvori effekten af byrummets kvalitet undersøges med henblik på virksomhedernes værdistigning. Rapporten viser at virksomhedernes betalingsvillighed for erhvervslejemål stiger afhængig af afstanden til en station. For mellemstore virksomheder stiger betalingsvilligheden med 1.98% pr. 100m hvor udgangspunktet er 1.500m. For store kontorvirksomheder stiger betalingsvilligheden med 1.6% pr. 100m hvor udgangspunktet er 1.900m [Panduro et al., 2014]. Selvom at undersøgelsen viser hvad virksomheder er villige til at betale for erhvervslejemål, så giver det en indikation på hvordan værdien af en ejendom, som er placeret i nærheden af en station, stiger i takt med afstanden.

Det fremgår i en række kendelser at de eksisterende trafikpladser og muligheder har indflydelse på fradraget størrelse. Der er en række forskellige transportmuligheder som antageligt påvirker fradraget forskelligt. Det nævner kommissionerne også i deres kendelser at, skinebårne transportmidler anses som værende mere attraktiv end eksempelvis busser. De eksisterende transportmuligheder kan inddeles i følgende kategorier; type og antal forbindelser. Ved type kan der umiddelbart vælges mellem tre forskellige varianter som S-tog, metro og bus. Efterfølgende er der antal af muligheder i

forhold til hvilke forbindelser der er tilgængelige. Der kan eksempelvis holde flere forskellige buslinjer på samme stoppested. Det samme gælder for metro- og S-togstationer, hvor der på en enkelt station kan køre flere forskellige linjer. Antallet af forskellige forbindelser skal have en indflydelse på størrelsen af fradraget, da det har en betydelig rolle for dem som anvender dem.

6.1.3 Forbedret forhold

En ejendom kan opnå en række forskellige fordele ved ekspropriation, som det også fremgår i analysen. Eksempelvis kan en vejudvidelse, ligesom ved kendelse GXK-034, åbne mulighederne op for etablering af en ny adgang til ejendommen i form af en ny sivegade. Den nye adgang kan fungere som en sekundær adgang, eller en ny og forbedret primær adgang til ejendommen. Yderligere bidrager vejudvidelsen også til at ejendommen kommer til at være placeret tætter på vejen, som kan åbne ejendommen mere op og gøre den mere synlig for forbi kørende bilister og cyklister. Der er mange variabler for hvilke forhold der kan forbedres, men ud fra analysen tages der udgangspunkt i to variabler som er, adgangsforhold, synlighed.

Fordelens indflydelse på fradragets størrelse afhænger af, i hvilken grad adgangsforholdet kan udnyttes. Er ejendommen indrettet således at det kræver ekstra omkostninger at udnytte fordelen, skal det tages med i udregningen. Det samme gælder for synligheden, hvor enkelte ejendomme kan komme ud i at ekspropriationen enten øger synligheden eller formindsker den. Der kan også være andre forhold som forbedres så som bedre udsigt, bedre eksponering, bedre lydisolering m.m.

6.1.4 Område fornyelse

Når der eksproprieres arealer og rettigheder til anlægsprojekter, er der oftest tilknyttet en gevinst i at gammelt erstattes med nyt. Det kan være en ekspropriation til en vejudvidelse, hvor der efterfølgende både bliver anlagt en ny vej, der kan formindske støj og give en mere behaglig køretur, men samtidigt kan der også være andre gevinster hæftet med vejudvidelsen så som etablering af en støjskærm som også bridrager til en formindskelse i lugtgener fra de forbi kørende biler. Et andet godt eksempel på område fornyelse er etableringen af letbanestationer, som vil bidrage til et mere åbent område der især er en gevinst erhvervsejendomme, da åbne områder kan åbne op for mere reklame og eksponering som kan lede til en øget menneskemængde i området.

7 Konklusion

Der vil i dette afsnit blive konkluderet på afhandlingen, og dermed også blive besvaret på problemformuleringen fra afsnit 2:

> ***Kan ekspropriationsprocessen effektiviseres med henblik på at udregne fradrag for fordele på en mere effektiv & objektiv måde?***

Vurderingen af fradrag for fordele er, som det står til på nuværende tidspunkt, et noget sløret emne at tage op. Lovgivningen bag er meget overordnet og overlader derfor i praksis meget af vurdering til et skøn. Fradrag for fordele vurderes ud fra en forventning om at ekspropriationsanlægget vil bidrage til at den pågældende ejendomsværdi opnå en stigning. Ud fra afhandlingens analyse af fradrag for fordele kendelser for både Hovedstadens- og Odense Letbane, er der klarer sammenhæng mellem forskellige variabler og faktorer som går igen i mange af kendelserne. Det er faktorer som afstanden til den kommende letbanestation, eksisterende trafikmuligheder, fornyelse af adgangsforhold og områdefornyelse der har indflydelse på fradragets størrelse. Men disse faktorer afhænger også af ejendomstypen samt udformning, da det kan påvirke hvilken grad fordelen bidrager til ejendommens værdiforøgelse. Ejendommene i kendelse GXK-034 og 035 er begge placeret relativt tæt på den kommende letbanestation med respektive afstande på 50m og 150m, men med vidt forskellige fradrag i erstatningen. Det fremgår at ekspropriationen havde to fordele for ejendommene som var, stationsnærhed og udnyttelse af en ny sivegade ejendommene ville kunne benytte som en ny adgang. I første omgang nævnte ekspropriationskommissionen at den eksisterende trafikplads i forvejen bidrog til en god offentligtransport i området, hvilket resulterede i at der blev fradraget noget mindre i erstatningen for begge ejendomme i forhold til stationsnærheden. Yderligere vurderede kommissionen at fradraget for ejendom GXK-034 skulle være mindre da ejendommens udformning betød at lodsejere skulle bruge ekstra omkostninger til at benytte den sekundære fordel i sivegaden. Fordelene i de enkelte sager kan have behæftet en ulempe, eller en faktor, der modvirker effekten som den har på ejendommene.

Ekspropriationskommissionerne varetager vurderingen af fradrag for fordele for hver enkelt sag, og kommer efterfølgende med udtalelser om hvorfor der enten er eller ikke er foretaget fradrag for fordele i de enkelte sager. De begrunder også deres valg med detaljeret beskrivelser af hvilke forhold der var med til at udforme fradragets størrelse. Mange af de beskrivelser og begrundelser af vurderingen i kendelserne går igen i flere af sagerne, da mange af dem omhandler samme indgreb og omstændigheder. Størstedelen af ekspropriationerne er i forbindelse med en vejudvidelse, og i langt størstedelen af kendelserne er stationsnærheden den primære fordel.

Hvis den vurdering ekspropriationskommissionen er kommet med ikke godkendes af en af involverede parter, eller begge, bliver sagen viderestillet til taksationskommissionen som revurdere sagen og kommer med deres egen fastsættelse af både erstatningen og fradraget. Som det fremgår i analysen, er alle tre sager fra Odense Letbane viderestillet til taksationskommissionen, hvor de i de fleste af kendelser er kommet frem til noget anderledes end ekspropriationskommissionens kendelse. Dermed kan det konstateres at på trods af den dybdegående gennemgang som ekspropriationskommissionens foretager, er det i sidste ende stadig baseret på et skøn, hvilket i vise tilfælde er klart forskellige i forhold til taksationskommissionens skøn. Forskellen på vurderingerne mellem kommissionerne og måden som vurderingerne håndteres på, giver et incitament til undersøgelse af en potentiel udvikling af en ensartet model som kan varetage vurderingen i første instans. Sammenkoblet med lovforslaget om at inddrage taksationsvurderingen af kommunale ekspropriationer til ekspropriationskommissionerne, vil en potentiel model også kunne hjælpe de respektive kommissioner med sagsbehandlingstiden, hvis lovforslaget vedtages.
I forhold til modeludviklingen er der ud fra afhandlingens analyse udarbejdet anbefalinger til hvordan sådan en model kunne se ud. Der er på tidspunktet af udarbejdelse af afhandling ikke fundet lignende modeller som kunne bruges som inspiration, derfor er anbefalingerne baseret på en helhedsforståelse og fortolkning af hvordan kommissionerne udføre deres vurderinger. En af de fundamentale elementer i modeludviklingen er implementering af algoritmer, hvis formål er at sikre at sammenspillet mellem de forskellige variabler og elementer fungere. Yderligere består modellen af en række moduler som repræsenterer fordelene. Med en model vil kommissionerne både spare en masse sagsbehandlingstid, og vurderingen vil være mere objektiv baseret og dermed også ensartede gennem alle sager på tværs af kommissionerne. Det er dog vigtigt at pointere at selv hvis en

model udvikles i fremtiden, ville det ikke være nok at bruge modellens output/resultater alene, som vurdering. Ideen bag er at udvikle en model som kan hjælpe sagsbehandlingen og gøre den så ensartede som muligt for de to ekspropriationskommissioner i Danmark. Dermed er tanken af resultatet fra modellen skal bruges som grundlag, hvorefter kommissionerne behandler resultaterne, for at undgå situationer hvor vurderingen af fradragets størrelse ikke fremgår så nøjagtig. Modellen kan dermed eliminere den uklarhed der behæfter sig med nogle af de udtalelser kommissionen kommer med i kendelser.

8 Perspektivering

Fordelen ved standardisering

Hvis modeludviklingen realiseres, kan den bidrage til at de rettighedshavere der eksproprieres fra, blive behandlet ligeligt på tværs af landet. Modellen kan dermed bidrage til en mere fair og retfærdig sagsbehandling for alle der afgiver arealer og rettigheder. Yderligere kan modellen nemt udvikles til at kunne udregne erstatning for arealafståelsen og ulemper, ved tilføjelse af ekstra moduler til modellen og tilsvarende algoritmer til udregningen af resultatet. Dog er det ikke tænkt at modellens resultat er endelige og gældende, da der altid skal være fagfolk involveret som kan sætte det sidste punktum i vurderingen. Modellen skal benyttes som et værktøj til den endelige vurdering.

Skats ejendomsvurderingssystem

Skatteministeriet investeret i et nyt ejendomsvurderingssystem, som blandt andet benytter geodata til vurderingen. Ejendomsvurderingssystemet er et kompliceret it-system som benytter en lang række forskellige data, heriblandt geodata, til at vurdere de enkelte ejendomme. Det fremgår på vurderingsportalen at brugen af geodata er en essentiel del af systemet:

"Vurderingsstyrelsen har udviklet forbedrede geodata i samarbejde med Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering. Geodata kan fx være afstand til nærmeste motorvej og kyst, men også udsigts- og beliggenhedsforhold. Det betyder, at der fremover i højere grad bliver taget højde for lokale forhold, som kan påvirke ejendommens værdi."

Citeret fra: [Vurderingsportalen, n.d(a)]

Når ejendomsvurderingssystemet er færdigudviklet og klar til brug, kan systemet fungere som en inspiration, eller et fundament til udvikling af en lignende model til ekspropriation. Ejendomme vurderes ud fra en række forskellige faktorer, både erhvervsejendomme samt beboelse. De nævner blandt andet at geodata benyttes til at undersøge følgende tre forhold i vurderingsprocessen; afstande, udsigt og ejendommens form og hældning [Vurderingsportalen, n.d(b)]. Ved afstande for ejendommen ses der på elementer i landskabet, som kan påvirke ejendommens grundværdi, og vurdere om afstanden har nogen indflydelse. Udsigten fra ejendommen er ligetil og vurdere om

udsigten har en betydelig effekt på ejendomsværdien. Sidst nævner de form og hældning, hvor de ser på om ejendommen har en uhensigtsmæssig grundform, og om der er hældning og hvordan de påvirker ejendomsværdien. Alle de fornævnte faktorer er en essentiel del af fradrag for fordele vurderingen, hvilket er et godt udgangspunkt at tage fat i. Det nævnes i afsnit 6 af afhandlingen at der ikke kunne fremfindes relevante modeller, med den udtalelse menes der at der ikke kunne fremfindes generelle model skabeloner eller teorier som kunne bidrage til at løse problemet. Ejendomsvurderingssystemet er meget relevant og ligger meget op ad afhandlingens anbefalinger, men da det er en model under udvikling, og er finansieret af skatteministeriet, vurderes det ikke muligt at få et indblik i hvordan de har udviklet deres model.

9 Litteraturliste

Bøger & Publikationer

Mølbeck et al., 2019. Hanne Mølbeck, Jens Flensborg og Søren Højgaard Mørup. *Ekspropriation i praksis.* DJØF forlag

Evald, 2014. Jens Evald. *At tænke juridisk.* Nyt juridisk forlag

Balstrøm et al., 2017. Thomas Balstrøm, Ole Jacobi og Lars Bodum. *Bogen om GIS og geodata.* GIS og geodata forlag

Brinkmann et al., 2010. Svend Brinkmann og Lene Tangaard. *Kvalitative Metoder, en grundbog.* Hans Reitzels forlag

Pagh, 2017. Peter Pagh. *Fast Ejendom – Regulering og Køb.* Karnov Group forlag.

Akbar, 2019. Mohammad Seam Akbar. *Fradrag for fordele – med fokus på hovedstadens letbane.* Aalborg Universitet

Panduro et al., 2014. Panduro, T. E., Lundhede, T., & Thorsen, B. J. *Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter.* Frederiksberg: Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet. IFRO Rapport, Nr. 235

Links

Erhvervsministeriet, 2016. Erhvervsministeriet. *Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet.* [ONLINE] Tilgængelig på: https://em.dk/media/11948/16_vaekst-og-udvikling-i-hele-danmark_100918.pdf. Besøgt: 26-02-2020

Danmarks statistik, 2016. Danmarks statistik. *Flere pendler længere til arbejde.* [ONLINE] Tilgængelig på: https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=27211. Besøgt: 26-02-2020

Erhvervsstyrelsen, 2019a. Erhvervsstyrelsen. *Vejledning om regler for ekspropriation efter planloven.* [ONLINE] Tilgængelig på: https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/publikation/vejledning_ekspropriation_efter_planloven.pdf. Besøgt: 10-03-2020

Erhvervsstyrelsen, 2019b. Erhvervsstyrelsen. *Ekspropriation.* [ONLINE] Tilgængelig på: https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/ekspropriation. Besøgt: 10-03-2020

Jensen, n.d. Orla Friis Jensen. *Ekspropriation i Den Store Danske.* [ONLINE] Tilgængelig på: http://denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Jura/Danmarks_statsforfatning/ekspropriation. Besøgt: 26-02-2020

Rasmussen, 2017. Ole Frank Rasmussen. *Letbanen: Slagsmål om millioner efter ekspropriation.* [ONLINE] Tilgængelig på: https://www.tv2fyn.dk/letbane-i-odense/letbanen-slagsmal-om-millioner-efter-ekspropriation. Besøgt: 28-04-2020

Kaspersen, 2017. Lars Bo Kaspersen. *Kvantitative metoder.* [ONLINE] Tilgængelig på: http://denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Sociologi/Sociologisk_metodologi/kvantitative_metoder. Besøgt: 02-05-2020

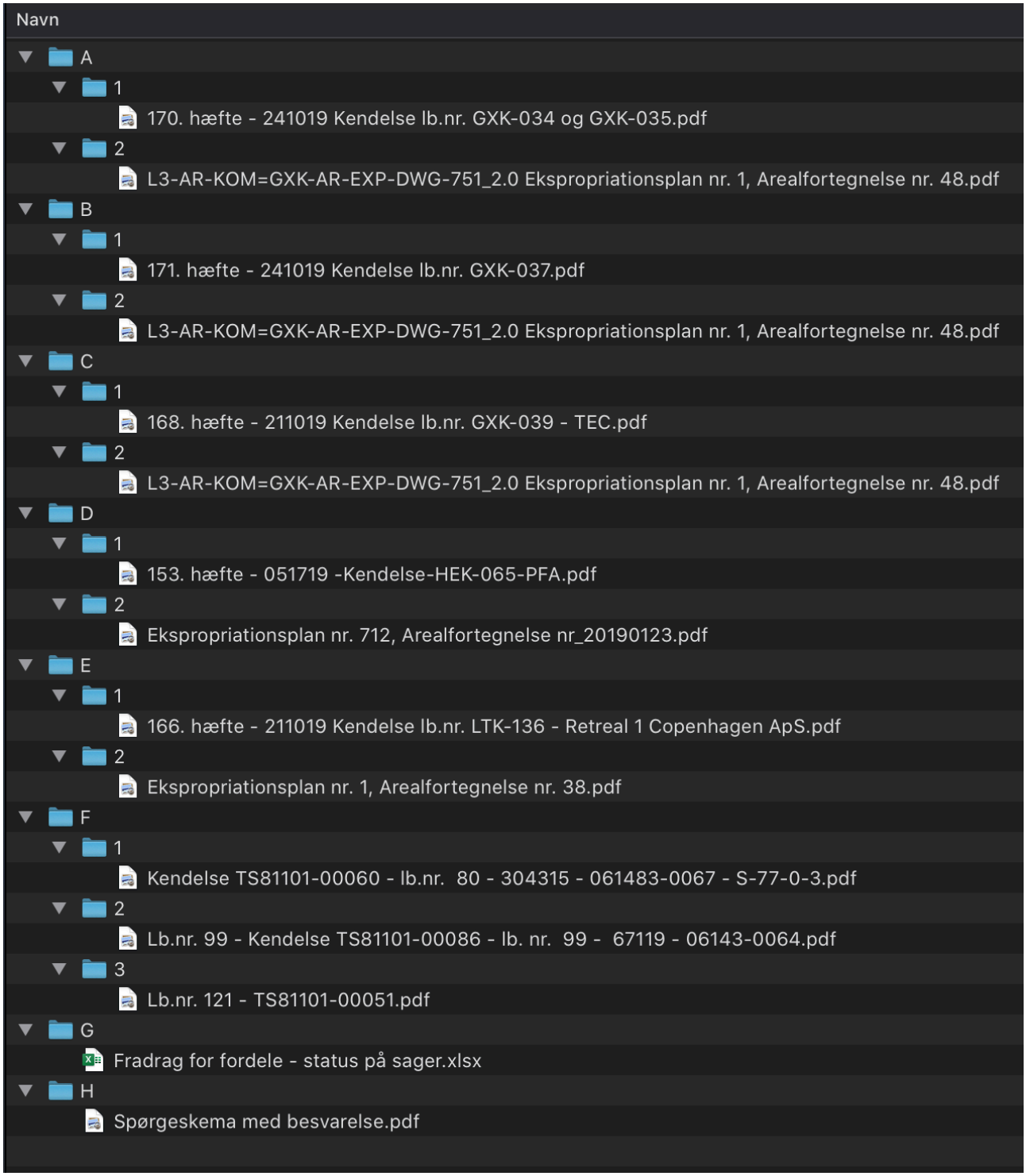
Clausen, 2012. Jens Clausen. *Algoritme i Den Store Danske*. [ONLINE] Tilgængelig på: https://denstoredanske.lex.dk/algoritme. Besøgt: 28-05-2020

Transpor- og boligministeriet, 2019. Transport- og boligministeriet. *De kommunale ekspropriations- og taksationsprocesser skal forenkles og effektiviseres.* Tilgængelig på: https://trbm.dk/nyheder/2019/de-kommunale-ekspropriations-og-taksationsprocesser-skal-forenkles-og-effektiviseres/. Besøgt: 25-05-2020

Skatteministeriet, n.d(a). Skatteministeriet. *Nyt og mere detaljeret datagrundlag.* Tilgængelig på: https://www.vurderingsportalen.dk/ejerbolig/forstaa-din-vurdering/nyt-og-mere-detaljeret-datagrundlag. Besøgt: 02-06-2020

Skatteministeriet, n.d(b). Skatteministeriet. *Avancerede geografiske informationer.* Tilgængelig på: https://www.vurderingsportalen.dk/ejerbolig/forstaa-din-vurdering/nyt-og-mere-detaljeret-datagrundlag/avancerede-geografiske-informationer. Besøgt: 02-06-2020

Hovedstadens Letbane, n.d. Hovedstadens Letbane/Gottlieb Paludan Architects. *Pressefotos.* Tilgængelig på: https://www.dinletbane.dk/da/presse/pressefotos/. Besøgt: 02-06-2020

10 Bilag

Oversigt over bilagsmappen