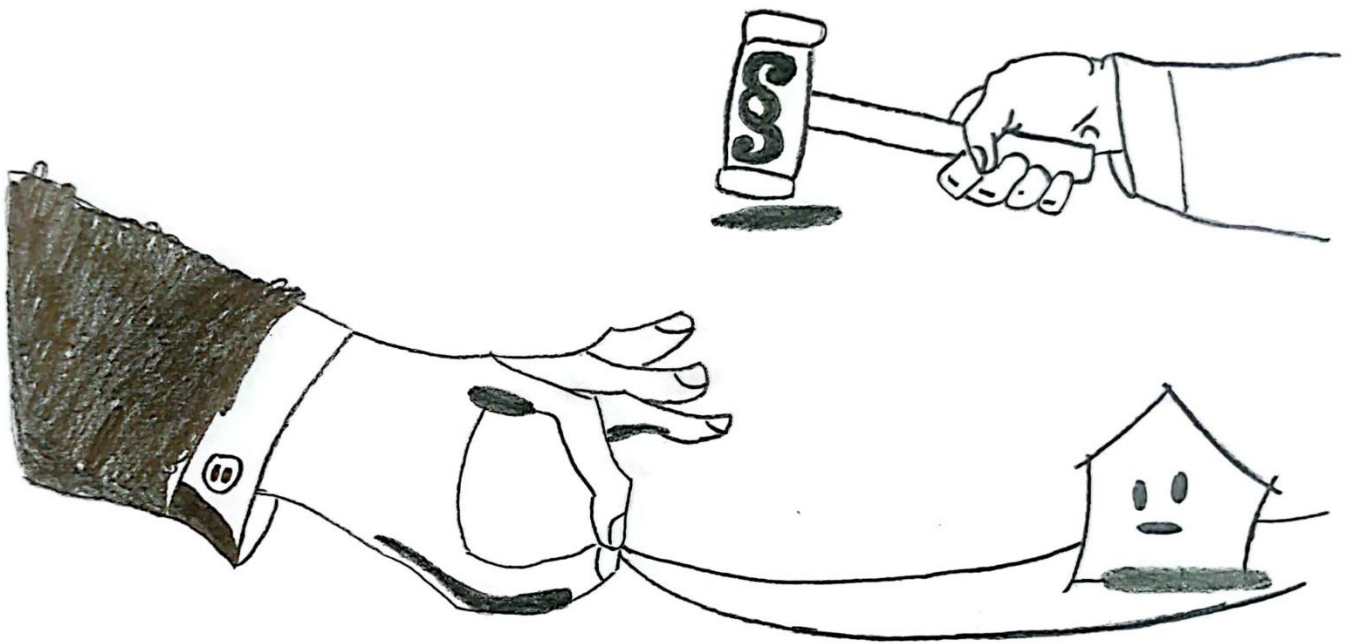


Fradrag for fordele

Juridiske muligheder og retlig praksis



Emma Kragh Grønhøj og Frederik Gordon Lemvig
Master of Surveying, Planning and Land Management
4. Semester, Gruppe 8
7. juni, 2024



AALBORG UNIVERSITET
STUDENTERRAPPORT

Faculty of IT and Design

Department of planning

Surveying, Planning and Land Management

Rendsburggade 14

9000 Aalborg

Titel:

Fradrag for fordele
- Juridiske muligheder og retlig praksis

Projekt:

Specialeafhandling

Projektperioden:

Februar 2024 - Juni 2024

Projektgruppen:

Gruppe 8

Medlemmer:

Emma Kragh Grønhøj
Frederik Gordon Lemvig

Vejleder:

Michael Tophøj Sørensen

Sider: 108

Bilag: 4 (37)

Dato for færdiggørelse: 07-06-2024

Synopsis:

Specialet tager udgangspunkt i emnet "fradrag for fordele". Typisk vil der ifm. ekspropriation ske en reduktion af ejerens ejendomsværdi som følge af arealafståelse. Der kan opstå situationer, hvor ekspropriationen medfører fordele, såsom en stigning i ejendomsværdien, eks. grundet den stationsnærhed et letbaneanlæg medfører. Da ejer ikke må opnå en berigelse, skal denne fordel afkortes i erstatningen. I MAD2023.266 (*Syd for Elev*) blev det af Vestre Landsret besluttet at der kunne foretages fradrag for fordele, en beslutning som adskilte sig fra tidligere instansers afgørelser. Dette medførte til at ejerne ankede sagen til Højesteret. Specialet rejser her spørgsmål om, hvilke muligheder der er for at foretage fradrag for fordele og hvilket udfald *Syd for Elev* forventeligt vil få i Højesteret. Til at besvare disse spørgsmål, vil de vurderinger der ligger bag erstatningsfastlæggelsen og den gældende ret af fradrag for fordele undersøges. Desuden undersøges afgørelser fra Odense Letbane mhp. at vurdere hvordan erstatningen kan afkortes i praksis.

Rapportens indhold er frit tilgængeligt, men offentliggørelse (med kildeangivelse) må kun ske efter aftale med forfatterne.

Abstract

This thesis deals with the legal possibilities and practice in the use of deductions for benefits. The project deals with the benefits arising from railroad construction, especially light rail transit. Typically, in connection with expropriation, there will be a reduction in the owner's property value as a result of the relinquishment of property, but there may be situations where the expropriation will result in benefits, such as an increase in property value. According to section 73 of the Danish Constitution, the relinquishment of property can only take place against full compensation, however in tort law there is a principle *deduction for benefits*. If several benefits arise for the remaining property as a result of the expropriation, these benefits must be deducted from the expropriation compensation, as an owners property value should not be enriched by the compensation. It is benefits such as proximity to the station, that occurs when constructing light rail transit.

In recent years, major infrastructure projects have been built in the largest Danish cities, including light rail in Odense and Aarhus and the metro in Copenhagen. Several advantages arise in connection with these rail projects, especially due to the proximity of stations. Practice shows that there is no clear agreement on when benefits should be deducted. This is clearly seen in the case MAD2023.266 *Syd for Elev*, which involves the expropriation for the Aarhus Light Rail. The case MAD2023.266 *Syd for Elev* has been tried by both the City and High Court and in February it was granted to the Supreme Court. In connection with the court case, there have been different outcomes, which calls into question the practice within deduction of benefits. Therefore, the project will include several analyses to try to predict how the *Syd for Elev* case will be decided by the Supreme Court. To address the following problem, a legal approach has been applied in this project, as it required clarifying the current law within the subject area and analyzing various legal sources.

One of the analyses within the project deals with rail cases in connection to the light rail transit in the city Odense. This analysis is carried out in order to gain an insight of what the tax authorities base their decisions on. In this analysis, it becomes clear that the

expropriator is not considered to argue well enough for the benefits associated with the light rail. Only four of the cases succeeded in having deductions made for benefits. This means that a number of the cases from Odense Letbane have been taken to the courts.

With the help of empirical data and analysis of similar railway cases, it has been possible for the project group to make an in-depth analysis of the *Syd for Elev* case and in this connection give an estimate of how the case will be decided by the Supreme Court. The project group has identified two possible outcomes concerning the assessment of the value of the light rail in connection with the urban development of the areas. Some elements indicate that the light rail has been a prerequisite for the perspective areas to be developed, but there are also elements that indicate that the light rail has not been a prerequisite for urban development. However, it is the project group's opinion that regardless of which outcome is chosen, the compensation to the landowners will have to be reduced due to the benefits that the construction of the light rail will bring.

Forord

Dette specialeprojekt er skrevet af to studerende på 4. semester af *Surveying, Planning, and Land Management*. Projektet er udarbejdet fra d. 1. februar til d. 7. juni 2024. Der skal ifm. specialet rettes en tak til vejleder Michael Tophøj Sørensen for konstruktiv vejledning og sparring gennem forløbet.

Ydermere rettes der er en tak til Landinspektør Jakob Anholm Hansen (JAH) for at stille op til interview og give et indblik i nogle af de problematikker der skyldes fradrag for fordele. Der rettes også en tak til Fung. Ledende Landinspektør Torben Grundfør Richter (TGR), for sparring ang. ekspropriation, fradrag for fordele og spørgsmål ang. banesager i løbet af projektskrivningen.

En stor del af projektets litteratur har bestået af kendelser og domme. En hovedpart af dette empiri har ikke været offentliggjort og derfor har det været nødvendigt at ansøge aktindsigt for projektgruppen, hvilket yderligere er forklaret i afsnit 2.1.

Læsevejledning

Da specialeprojektet er skrevet som en videnskabelig rapport vil det være fordelagtigt at læse projektet i kronologisk rækkefølge. På den måde sikres det at læseren får en sammenhængende og logisk opbygning af emnet, idet at senere analyser bygger videre på information tidligere præsenteret.

Inden for ekspropriation findes der en række fagbegreber for parterne ifm. ekspropriaion. Myndigheden, der ekspropriere kaldes ekspropriannten, mens berørte ejere kaldes ekspropriannten. Det er dog valgt at anvende betegnelsen ejere istedet for ekspropriannten for at tydeliggøre forskellen på parterne. Desuden er der også anvendt fællesbetegnelsen taksationsmyndigheden, hvilket kan gælde for en eller flere af kommissionerne; Ekspropriationskommissionen, Taksationskommissionen og Overtaksationskommissionen.

Der anvendes Harvard metoden [Efternavn, år, sidetal] når der refereres gennem projektet. Der fremgår flere informationer, hvis ønsket, om kilderne i litteraturlisten sidst i projektet.

I nedenstående tabel fremgår den lovgivning der henvises til gennem projektet. Henvisning til lovgivning sker ved forkortelse, paragraf samt evt. styk. og nr.

Forkortelse	Reference
CL	LBK nr 1939 af 30/09/2021: <i>Cityringloven</i> Bekendtgørelse af lov om en Cityring
EPL	LBK nr 386 af 13/04/2023: <i>Ekspropriationsprocesloven</i> Bekendtgørelse af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom
GL	LOV nr 169 af 05/06/1953: <i>Grundloven</i> Danmarks Riges Grundlov
LA	LOV nr 432 af 16/05/2012 Lov om Aarhus Letbane
LO	LOV nr 151 af 18/02/2015 Lov om Odense Letbane
ML	LBK nr 5 af 03/01/2023: <i>Miljøbeskyttelsesloven</i> Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse
PL	LBK nr 1157 af 01/07/2020: <i>Planloven</i> Bekendtgørelse af lov om planlægning
UL	LBK nr 53 af 17/01/2024: <i>Udstykningsloven</i> Bekendtgørelse af lov om udstykning og anden registrering i matriklen m.v.
VL	LBK nr 435 af 24/04/2024: <i>Vejloven</i> Bekendtgørelse af lov om offentlige veje m.v.

Tabel 1. Retskilder anvendt i projektet.

Figurernes henvisning i projektet er baseret på det kapitel de fremtræder i. Således vil den første figur i kapitel 1 være nummeret 1.1, mens den anden figur i kapitel 1 vil være nummeret 1.2 osv. Der vil være en kildehenvisning i figurernes figurtekst, såfremt figurerne ikke er af egenproduktion. Projektet indeholder to bilag. Det første bilag er til stede i slutningen af rapporten og henvises som “bilag A”, “bilag B” osv. Det andet er et eksternt bilag, hvilket er til stede i den vedhæftet zip-fil. Den vedhæftede zip-fil indholder interviewoptagelser, samt de utrykte domme og kendelser der er fået aktindsigt til. På bilag D er der en oversigt af den vedhæftede zip-fils indhold.

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	1
2	Metode	11
2.1	Retsdogmatiske metode	13
2.2	Interview	17
2.2.1	Valg af respondent	18
3	Ekspropriation	19
3.1	Lovgrundlaget for ekspropriation	19
3.1.1	Almenvellets interesse og nødvendighedskravet	20
3.1.2	Lovhjemlen	23
3.1.3	Fuldstændig erstatning	23
3.2	Ekspropriationsprocessen ifølge EPL	26
3.3	Ekspropriationsprocessen ifølge VL	29
4	Værdi- og erstatningsfastlæggelse	33
4.1	Erstatning for afståede	34
4.1.1	Handelsværdi	34
4.1.2	Brugsværdi	35
4.1.3	Genanskaffelsesværdi	35
4.1.4	Servitutpålæg	35
4.2	Erstatning for øvrige tab	36
4.2.1	Midlertidige ulemper	37
4.2.2	Varige ulemper	37
4.2.3	Naboretlige ulemper	37
5	Fradrag for fordele	41
5.1	Lovgrundlaget	42
5.2	Det ulovbestemte område	45
5.3	Det lovbestemte område	46
5.4	Kriterier for fradrag for fordele	50

5.5	Meget generelle fordele	54
5.6	Andre relevante afgørelser	55
5.7	Opsamling	58
6	Anvendelsen i praksis	61
6.1	Odense Letbane	61
6.2	Bevisførelse	64
6.3	Ejendommen kan ikke drive nytte af fordelene	68
6.4	Årsagssammenhæng	71
6.5	Plangrundlaget	73
6.6	Opsamling	80
7	Højesterets forventede afgørelse	85
7.1	Påstande i sagen	92
7.1.1	Anlægsmyndighedens påstande	93
7.1.2	Lodsejernes påstande	95
7.2	Projektgruppens bud på begrundelse og resultat	97
7.2.1	Forventlig afgørelse ved Højesteret	102
8	Konklusion	105
9	Litteraturliste	109
	Bilag	114
A	Interviewguide	115
B	Referat af interview - JAH	117
C	Forhandlings- og kendelsesprotokoller	127
D	Vedhæftede bilag	151

Der blev i 2021 indgået en politisk aftale om den danske infrastruktur. Denne aftale indeholder en række initiativer, der skal være med til at sikre en bedre sammenhæng i Danmark, den grønne omstilling samt et rigere samfund [TRM, 2021, s. 3]. Det fremgår af *Aftalen om Infrastrukturplan 2035* at der afsættes 160 mia. kroner til investeringer (nye og gældende) inden for veje, jernbaneanlæg og øvrige [Ibid. s. 4].

Ydermere fremgår det at kollektiv transport skal gøres mere attraktivt for danske borgere. Dette bl.a. med ønsket om at *“afhjælpe trængslen på vejene, bidrage til den grønne omstilling og samtidig lette hverdagen for mange familier”* [TRM, 2021, s. 11]. Der er derfor afsat 86,1 mia. kroner til nye og igangværende investeringer for jernbanen - herunder indgår letbaner og BRT (Bus Rapid Transit) [Ibid. s. 4]. Letbaner og metroer kan bidrage til den grønne omstilling og er særligt relevante at etablere i de danske storbyer [TRM, 2012, s. 8]. Her kan der eksempelvis nævnes Odense Letbane, Københavns Metro og Aarhus Letbane. I forbindelse med anlæggelsen af disse projekter er det nødvendigt at ekspropriere, da borgere og virksomheder kan være nødsaget til at afstå arealer for at realisere at letbaner og metroer kan etableres.

Ekspropriation er et indgreb i ejendomsretten, der er beskyttet i GL § 73, stk. 1 som lyder: *“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”*. Hertil er det fuldstændig erstatning som har særlig betydning i praksis [Mølbeck et al., 2019, s. 22]. Fuldstændig erstatning indebærer at ejeren (skadelidte) ikke lider et økonomisk tab som følge af ekspropriationen. Dette betyder at erstatningen økonomisk skal stille ejeren som hvis der ikke var sket en ekspropriation [Ibid. s. 117].

Selvom der er krav om fuldstændig erstatning, kan der opstå situationer hvor ekspropriationsanlægget giver anledning til fordele for lodsejere. Dette kan f.eks. være at restejendommen opnår en værdiforøgelse, at lodsejeren opnår en indtægt eller undgår en udgift som følge af erstatningen. Værdiforøgelse kan referere bl.a. til den stigning

en ejendom får i markedsværdien, som følge af planlagte eller igangværende offentlige projekter eller infrastrukturudvikling i området. I den forbindelse findes en almindelig erstatningsregel om at disse fordele skal fradrages i erstatningen. Dette princip kaldes fradrag for fordele (*compensatio lucri cum damno*) og kan anvendes for at sikre at skadeslidte ikke opnår en berigelse igennem erstatning, men blot bliver kompenseret. Det vil sige at det skal sikres at lodsejeren ikke får en uretfærdig fordel eller gevinst ud over den reelle værdi af den eksproprierede ejendom. Ved brug af fradrag for fordele henvises der til VL § 103, stk. 2. [Mølbeck et al., 2019, s. 309]

Et eksempel på hvornår fradrag for fordele kan foretages, kan eks. være når et letbaneanlæg skaber en stationsnærhed for de eksproprierede ejendomme. Nærliggende ejendomme til letbanestationer kan opleve en værdistigning, idet at letbanen kan forbedre områdets eksisterende infrastruktur væsentligt. En forbedret infrastruktur kan gøre området mere attraktivt for købere og investorer, hvilket kan medvirke til en øget efterspørgsel. En øget efterspørgsel kan medfører, at ejendommene værdi vil stige, og derved en fordel der stiller ejendommen økonomisk bedre end før ekspropriationen var hændt. Dette skal fradrages erstatning for afståede areal, da ejer ikke skal opnå en berigelse igennem erstatning [Eyben og Isager, 2019, s. 361].

Erstatningsudmålingen kan medføre uenigheder og kan i sidste ende, ende ved domstolene. Dette skete ifm. MAD2023.266 - *Syd for Elev*, hvor fire lodsejere i juli 2014 lagde sag an mod Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet (anlægsmyndigheden). Sagen angår spørgsmålet om hvorvidt sagsøgerne (lodsejerne) var blevet tilkendt fuldstændig erstatning, efter GL § 73, ifm. ekspropriation i januar 2013 af arealer til anlæggelsen af Aarhus Letbane. Sagen omhandler arealer syd for landsbyen Elev, der siden 1966 har været udpeget til mulig byudvikling. Området har været en del af planlægningen i Aarhus Kommune og blev ifm. Kommuneplanen fra 2001 og 2009 udpeget som perspektivareal. I kommuneplan 2001 var perspektivarealet udelagt som arealer til byvækst på længere sigt og beskrevet i kommuneplan 2009 “*som interesseområde til byformål efter 2021*” [MAD2023.266, s. 271]. Perspektivarealer er arealer som kommunen har udlagt til byvækst ud over planperioden på 12 år [Post, 2018, s. 169]. Dermed er arealerne endnu ikke en del af de aktuelle lokalplaner eller kommuneplanrammer. På figur 1.1 ses et kort over de udpegede perspektivarealer, syd for Elev samt letbanens linjeføring mellem Lisbjerg og Lystrup (gennem arealer ved Elev). Desuden fremgår, det af figuren, de ejendomme. De fire lodsejers ejendomme, hvilket er eksproprieret som følge

af letbaneanlæggets etablering, fremgår også af figur 1.1. Det ses af figuren, at letbanens linjeføring mere eller mindre skærer lodsejer A og D's ejendomme på midten. Desuden medfører linjeføringen to mindre afskårne arealer på lodsejer B og C's ejendomme, hvorfor disse blev medeksproprieret med letbaneanlægget markeret med den mørkerøde farve.



Figur 1.1. Kort over lodsejernes placering ift. letbanen og perspektivarealet. Egenproduktion af data udleveret af SDFI og oplysninger fra JAH og Aarhus Kommune [2009].

Der var gentagne henvendelser (i perioden 2008-2010) fra kommunen til lodsejere i området vedr. muligt køb af deres ejendomme til kommende byudvikling, uden nævneværdig omtale af en kommende letbane. Ligeså har en lokal privatudvikler E (Tækker Group), siden 2006 været interesseret i at erhverve arealer i området mhp. at udvikle en ny by (Nye), uafhængigt af letbanen, med projektforslaget "Fremtidens forstad - En vision for den bæredygtige By". Dertil lavede E i samarbejde med Aarhus Kommune en helhedsplan for Nye i 2011, hvortil planerne om at udvikle den nye by blev vedtaget i 2012. Planlægningen for Aarhus Letbane tog udgangspunkt i rapporter fra 2000 og 2006, hvor der er foretaget en linjeføring gennem Elev, men uden nærmere bestemt stoppested. I VVM-redegørelsen fra 2010 blev der foreslået en bestemt placering af stoppestedet i Elev. Stoppestedet blev en del af letbaneprojektets første etape, og i 2011 blev der vedtaget et tillæg til kommuneplanen for at reservere de nødvendige arealer til letbanen. Lov om Aarhus Letbane (LA) blev vedtaget d. 18. maj 2012, hvorefter der er i juli 2012 blev vedtaget en lokalplan, der dannede grundlag for ekspropriationen. [MAD2023.266, s. 271-273]

Ekspropriationskompetencen er henlagt til Ekspropriationskommissionen, da det er tale om ekspropriation af fast ejendom for staten med hjemmel i EPL. Ekspropriationskommissionen er en instans nedsat af Transportministeriet, der gennemfører ekspropriationer og fastsætter erstatning, (dette er yderligere beskrevet i afsnit 3.2). Den 8. og 9. januar 2013 blev der afholdt ekspropriationsforretning, hvor arealerne syd for Elev blev eksproprieret. Ekspropriationen blev foretaget af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland (Ekspropriationskommissionen), som yderligere har til opgave at fastsætte erstatning, hvorfor denne d. 27. maj 2013 afsagde kendelser om erstatningsudmålingen. Lodsejerne påstod at fordi arealerne lå i et perspektivareal med pågældende kommuneplan, burde der være tale om en forventningsværdi. Anlægsmyndigheden mente derimod at kommuneplanen ikke var så langt fremme at arealerne kunne have en forventningsværdi, bl.a. fordi det mentes at arealerne stadig mange år i fremtiden ville ligge i perspektivarealet. [MAD2023.266, s. 273-274]

Forventningsværdi refererer til den øgede værdi, der forventes at opstå, når en landzoneejendom på sigt kan udnyttes mere intensivt end dens nuværende status på grund af offentlig planlægning [Mølbeck et al., 2019, s. 151].

Det fremgår af Ekspropriationskommissionens kendelser at lodsejer A, B og C blev tildelt en arealerstatningen på 20 kr. pr. m² for landbrugsjorden samt et tillæg på 10 kr. pr. m², hvilket gav en samlet erstatning på 30 kr. pr. m². Det blev vurderet af Ekspropriationskommissionen, at der ikke var grundlag for at give arealerne en forventningsværdi, selvom arealerne var en del af byudviklingsplanens tredje etape. De afståede arealer kunne blive en del af udviklingen, men dette lå, ifølge Ekspropriationskommissionen, så langt ude i fremtiden at det *“ikke kan siges at være en egentlig forventningsværdi knyttet til arealerne”* [MAD2023.266, s. 274]. Ekspropriationskommissionen mente dog, at der var grundlag for *“et mindre tillæg til landbrugsjordprisen”*, hvilket er det tidligere nævnte tillæg på 10 kr. pr. m² - begrundelsen for denne vurdering fremgår ikke. Lodsejer D fik lignende kendelse, men med et tillæg på 30 kr. pr. m² - begrundelsen herfor fremgår ikke. Ekspropriationskommissionen tildelte lodsejer A, B, og C en erstatning på 30 kr. pr. m² og en erstatning på 50 kr. pr. m² til lodsejer D. [Ibid.]

Lodsejerne (klagerne) var ikke tilfredse med erstatningens størrelse og valgte derfor at indbringe sagen for klagemyndigheden Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland, der har til opgave at efterprøve erstatningkendelserne fra Ekspropriationskommissionen. Sagen blev indbragt med påstand om, at der ikke er givet fuldstændig erstatning, hvorfor

erstatningen skulle forhøjes. Under taksationsforretningen d. 15. november 2013 henviste lodsejerne til en række købsaftaler, tilbud og handler, som alle er fra efter at *“letbane-projektet i omtrent den nuværende udformning var kendt i offentligheden”* [MAD2023.266, s. 275]. Ydermere bemærkede Taksationskommissionen i sin kendelse fra samme dato at det *“ikke kunne udelukkes, at jordens handelsværdi på ekspropriationstidspunktet kunne være væsentligt højere end fastsat af Ekspropriationskommissionen på grund af betydelig forventningsværdi på arealet, men at denne mulige højere værdi (forventningsværdi) imidlertid var en direkte følge af letbanens anlæg og placering og derfor ikke skulle erstattes”* [Ibid.]. Taksationskommissionen foretog ikke fradrag for fordele og har heller ikke kommenteret dette i kendelsen. Dermed kunne Taksationskommissionen tiltræde kendelsen fra Ekspropriationskommissionen bortset fra at tillægget for forventningsværdien blev hævet fra 10 til 20 kr. pr. m² grundet hensyn til tidshorizonten for områdets udvikling. Dermed fastsatte Taksationskommissionen en arealerstatning på 20 kr. pr. m² for landbrugsjorden og et tillæg på 20 kr. pr. m² for en vis begrænset forventningsværdi for lodsejer A, B og C. Kendelsen fra Ekspropriationskommissionen ang. arealerstatning for lodsejer D blev derimod stadfæstet af Taksationskommissionen med begrundelsen citeret ovenfor. Dermed blev lodsejer A, B og C tilkendt en erstatning på 40 kr. pr. m² og lodsejer D en erstatning på 50 kr. pr. m². [Ibid., s. 275-276]

Sagen blev indbragt for Byretten d. 1. juli 2014, hvor sagsøgerne (lodsejerne) som hovedanbringende gjorde gældende at perspektivarealerne havde en forventningsværdi på 100 kr. pr. m², uafhængig af letbanen, og dermed ikke havde fået fuldstændig erstatning, jf. GL § 73. Sagsøgte (anlægsmyndigheden) gjorde derimod gældende at perspektivarealerne ikke havde en forventningsværdi udover hvad der fulgte af Letbanen. Dermed var påstanden at lodsejerne skulle tilbagebetale den del af erstatningen som oversteg 20 kr. pr. m² for almindelig landbrugsjord. Ydermere bør det nævnes at der ifm. Lodsejer D's sag var uenighed mellem parterne om hvorvidt der kunne oppebæres erstatning for ulempeerstatningen og forventningsværdien samtidigt samt hvorvidt Taksationskommissionen havde opgjort ulempeerstatningen korrekt. Ifølge D var ulempeerstatningen utilstrækkelig, hvorfor denne skulle forhøjes, mens anlægsmyndigheden mente at ulempeerstatning var opgjort korrekt af Taksationskommissionen, hvorfor erstatning ikke skulles forhøjes. [MAD2023.266, s. 267]

Parterne var uenige om hvorvidt de eksproprierede arealer havde en forventningsværdi, som var en forudsætning af letbanen eller perspektivarealet. Yderligere var parterne uenige om, hvorvidt der skulle ske fradrag i erstatningen grundet fordelene forbundet til letbanen, jf. nugældende VL § 103, stk. 2 (dagældende VL § 51, stk. 1 og 2).

Lodsejer A forklarede ifm. byretssagen at kommunen tilbød at købe hans ejendom i 2008, men at han ikke var interesseret. Hertil nævner han at der i kommunens henvendelser ikke var oplysninger om en kommende letbane. I 2017 eller 2018 solgte A sin ejendom til privatudvikleren, E. A forklarer ydermere at letbanen ikke er en fordel og at der er ganske få som benytter sig af letbanen. [MAD2023.266, s. 278-279]

Lodsejer B forklarede at E i 2007 henvendte sig om køb af B's ejendom, men B var ikke interesseret. Han var heller ikke interesseret da kommunen i 2008 henvendte sig, hertil nævner han også at der ikke fremgår oplysninger om en kommende letbane ifm. henvendelsen af kommunen. Første gang B hørte om Letbanen var ifm. ekspropriationen. Han havde tidligere hørt tale om en letbane, men troede ikke det ville berøre hans ejendom. Lodsejer B ved ikke om mange benytter sig af Letbanen, men han ser kun ganske få mennesker med den. [MAD2023.266, s. 279-280]

Lodsejer C fortalte at han modtog henvendelse fra kommunen ang. køb af ejendom omkring 2010, men han var ikke interesseret i at sælge. Ydermere henvendte E sig til C i 2013, men E var på det tidspunkt ved at gå konkurs og havde ikke råd til at købe C's ejendom. Derudover har der været henvendelser fra Lejerbo om køb af ejendommen, men C endte med at sælge ejendommen til E i 2018. Lodsejer C kan ikke huske, hvornår han hørte om Letbanen, men troede ikke den ville berøre hans ejendom, da den skulle gå op til Lisbjerg. I 2013 hørte han at den skulle ligge i hans område. Ifølge C er der på halvdelen af Letbanens ture ingen passagerer med og det højeste antal passagerer han har set, er 7 personer. [MAD2023.266, s. 280-281]

Lodsejer D indgik i 2006 en købsaftale med E, hvorefter der i 2009 blev lavet en ny køberetsaftale mellem de to parter. D forklarer at E fik køberetten, da E havde brugt store summer på at udarbejde planer for området. D forklarer at han første gang hørte om letbane i 2011 og at han troede at letbanen var som følge af, at E ville lave Nye. Lodsejer D solgte sin ejendom til E i 2018. Ifølge D er letbanen ikke en fordel for Nye og Elev, og der er ikke mange der benytter sig af letbanen. [MAD2023.266, s. 281-283]

I forbindelse med byretssagen blev der også afholdt Syn & Skøn med tre skønsmænd. Det var lodsejerne som rekvirerede skønsmændene. Der blev afgivet skønserklæring d. 4. april 2018 samt supplerende skønserklæringer d. 14. oktober 2019, 21. september 2020 og 9. november 2021. Sidstnævnte blev afgivet som følge af en fejlberegning af et areal på lodsejer D's ejendom. Skønserklæringerne var noget anderledes end Taksationskommissionens kendelser, da det blev vurderet at erstatningen skulle være 130 kr. pr. m². Dette indebar 20 kr. pr m² for landbrugsjorden, 80 kr. for forventningsværdien af perspektivarealet og 30 kr. for den yderligere forventningsværdi, der kunne henføres til letbanen.

På baggrund af skønserklæringer sammenholdt med oplysninger om "*de priser, Aarhus Kommune med henvisning til fremtidig byudvikling har købt og tilbudt at købe jord til i området i årene forud for og omkring ekspropriationstidspunktet*" samt E's køb af ejendomme afsagde Byretten dom d. 28. januar 2022 [MAD2023.266, s. 340]. Det fremgår af Byrettens domsafsigelse at erstatningen skulle være 100 kr. pr. m² for perspektivarealerne. Dermed fik lodsejerne medhold i deres påstand om at perspektivarealerne havde en forventningsværdi på 100 kr. pr. m². Lodsejer A, B og C fik medhold i deres påstande og anlægsmyndigheden etc. skulle dermed udbetale erstatningen samt betale for sagsomkostningerne, herunder udgifterne ifm. Syn & Skøn. Sagen vedr. lodsejer D var dels vundet og dels tab, da der blev givet medhold for mererstatning af perspektivarealer, men ikke en yderligere erstatning grundet landbrugsmæssige ulemper. I dette tilfælde skulle ingen af parterne betale sagsomkostninger for modparten. Som Taksationskommissionen fandt Byretten heller ikke grundlag for fradrag for fordele med begrundelsen at "*anlæggelsen af en letbane i området... ikke var en forudsætning for den fremtidige udnyttelse af perspektivarealerne til byudvikling*" [Ibid.].

Byrettens dom blev anket til Landsretten af anlægsmyndigheden med gentaget påstand om frifindelse. Lodsejerne påstod til gengæld byretsdommen stadfæstet. Sagen ved Landsretten omhandlede spørgsmålet, hvorvidt der var grundlag for en forhøjelse af erstatningen fra Taksationskommissionen og om der for ekspropriationen skulle foretages fradrag for fordele. Som supplerende sagsfremstilling blev der bl.a. lagt vægt på at privatudvikler E, i bogen *Letbanen* fra 2017, er blevet citeret for at udtale at "*Det er en kæmpegevinst for Nye, at den får Letbanen*" samt i et nyhedsbrev fra 2020 at "*Letbanen er altafgørende for vores tro på fremdrift i Nye*" [MAD2023.266, s. 343]. Ydermere er der blevet fremlagt yderligere ejendomshandler.

Som supplerende forklaringer, forklarer Lodsejer B at der ikke er ændret plangrundlag for hans arealer og at der ikke foreligger planer for hans restarealer. Derudover ville han gerne have haft mulighed for jordfordeling, men han havde af kommunen fået at vide at det ikke kunne lade sig gøre. Lodsejer C forklarede at han fraflyttede ejendommen i december 2022 og at han ikke er bekendt med ændret plangrundlag. Han mener at ejendommen i dag benyttes som døgnopholdssted for handicappede. C ønskede ifm. ekspropriationen at gennemføre et mageskift med en del af hans areal der lå syd for letbanen, hvortil Aarhus Kommune ejede et areal vest for letbanen. Lodsejer D forklarede at han stadig bor på ejendommen og har en aftale med E om at han først fraflytter når han har ombygget sin fars gård og flytter ind der. Slutteligt forklarede lodsejer A at han stadig boede på ejendommen og at der ikke er sket noget på ejendommen siden ekspropriationen i 2013.

Yderligere var der en vidneforklaring fra tidligere stadsarkitekt R for Aarhus Kommune (2012-2020). Ifølge R gik planerne om byudvikling og letbanen op i en højere enhed pba. E's helhedsplan for Nye. Det påpeges af R, at det i helhedsplanen fremgår at letbanestationen ligger centralt i byen og forklarer yderligere at letbanen var afgørende for projektet og en forudsætning for byudviklingen. [MAD2023.266, s. 345-346]

Vestre Landsret afsagde dom d. 31. oktober 2023, hvor der ift. spørgsmålet om forventningsværdien blev begrundet, at lodsejerne ikke havde tilstrækkeligt bevisgrundlag således Taksationskommissionens skøn kunne tilsidesættes. Dette skyldtes bl.a., at købstilbud fra Aarhus Kommune kom efter ekspropriationstidspunktet og andre sammenlignelige købsaftaler ikke var tilstrækkeligt sammenlignelige. Derudover blev det fundet godtgjort, at Letbanen havde været en nødvendighed for byudviklingen og at den dermed havde medvirket til en værdiforøgelse for de tilbageblivende ejendomme. Vestre Landsret mente derfor at der skulle foretages fradrag for fordele "*uanset om også andre ejendomme har opnået værdistigning som følge af anlægget*" [MAD2023.266, s. 348]. Derfor konkluderede Landsretten at lodsejerne kun havde krav på en arealerstatning svarende til den almindelig landbrugsjord (20 kr. pr. m²). Aarhus Letbane I/S og co. blev dermed frifundet, hvortil lodsejer A, B, C og D skulle betale for sagsomkostningerne ved både By- og Landsret samt tilbagebetale den erstatning, der oversteg erstatningen for den almindelige landbrugsjord. [Ibid.]

Der har gennem de seneste år været større fokus på at fremme den kollektive trafik og der er aflagt større beløb til netop at forbedre disse. Dette er bl.a. ved anlæggelse af letbaner. I den forbindelse vil det ofte være en nødvendighed at foretage ekspropriation mod fuldstændig erstatning. Dog er erstatningsudmålingen ofte et spørgsmål der leder

til uenighed, hvilket MAD2023.266 - *Syd for Elev* er et eksempel på. Vestre Landsret omstødte Byrettens dom, således der netop tages hensyn til fradrag for fordele og dermed en afkortning i erstatningsudmålingen. Hverken Ekspropriations- eller Taksationskommission forholdte sig til spørgsmålet om der kunne fradrages for fordele. Der er altså ikke en klar enighed hos de forskellige instanser (kommissionerne og domstolene), hvilket ses pba. de vurderinger, der lægger grund for deres afgørelser.

Uenighed blandt kommissioner og instanser er også noget der påpeges af landinspektør JAH, det har erfaring inden for anlægsprojekter ifm. ekspropriationssager. Han udtaler bl.a. at der ikke findes mange sager om fradrag for fordele, da de fleste anlægsprojekter ikke er en fordel for lodsejere og at det ofte kun kommer på tale ifm. banesager. Fradrag for fordele er ikke et spørgsmål der kan besvares entydigt, hvilket også kan ses i den manglende enighed blandt instanserne. Der er altså ikke nogle klare retningslinjer for, hvornår der kan foretages fradrag for fordele. [Bilag B]

Det skal hertil nævnes, at Procesbevillingsnævnet d. 8. februar 2024 har givet tilladelse til ankelse af Landsrettens dom til Højesteret. Derved er det spændende om Højesteret ender med at stadfæste Landsrettens afgørelse, eller om der opstår en yderligere uenighed blandt instanserne. Desuden er det også spændende om afgørelsen af Højesteret danner præcedens for andre banesager, og derved kan agerere som rettesnor for lignende banesager, f.eks. banesagerne ifm. Odense Letbane.

Fradrag for fordele er et kontroversielt spørgsmål som giver anledning til konflikt og uenighed om der skal ske afkortning af erstatningen og hvis der skal i hvilket omfang skal dette gøres. Tilbage står spørgsmålene om, hvilke muligheder der er for at foretage fradrag for fordele i almindelighed samt letbanesager i særdeleshed og hvilken afgørelse Højesteret vil træffe angående *Syd for Elev*-sagen. Overstående har ledt til følgende problemformulering:

Hvilke muligheder er der for at foretage fradrag for fordele og hvilket udfald vil MAD2023.266 - Syd for Elev forventeligt få i Højesteret?

Metode 2

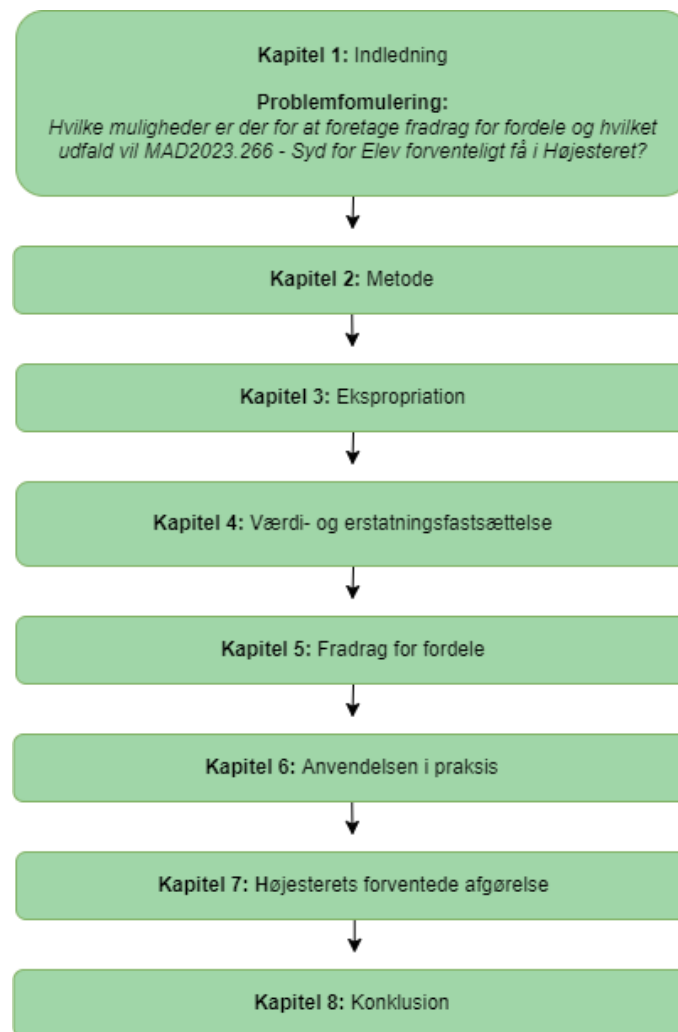
Strukturen for projektet og de valgte metoder vil forklares i dette kapitel. Formålet med kapitlet er at begrunde de valg, der er foretaget i projektet og hvordan de er med til at besvare problemformuleringen. Først vil projektets opbygning og strukturering præsenteres, hvorefter der vil være en beskrivelse af de anvendte metoder samt hvordan disse anvendes til at besvare projektets problemstillinger.

Projektets problemformulering lyder som følgende:

“Hvilke muligheder er der for at foretage fradrag for fordele og hvilket udfald vil MAD2023.266 - Syd for Elev forventeligt få i Højesteret?”

For at besvare følgende problemformulering er projektet opbygget efter strukturdiagrammet, der fremgår af figur 2.1 på næste side. Strukturdiagrammet illustrer, hvordan viden opnået fra tidligere kapitler understøtter senere kapitler gennem projektet. Dette er illustreret vha. figurens pile. Hertil skal det påpeges, at tidligere viden ikke kun understøtter det efterfølgende kapitel. Eksempelvis anvendes den opnåede viden fra kapitel 5 til at understøtte både kapitel 6 og 7.

De metodiske valg, der er foretaget i kapitlernes analyser vil beskrives i følgende afsnit. I kapitel 3 vil en generel forståelse af lovgrundlaget for ekspropriation klarlægges, da det er en nødvendig viden for at besvare projektets problemformulering. Lovgrundlaget for ekspropriationen undersøges dels mhp. at klarlægge eksproprietens muligheder for at ekspropriere og dels hvordan grundejers ejendomsret samt menneskerettighed beskyttes. Ydermere vil der i kapitlet fremgå en gennemgang af de to ekspropriationsprocesser samt hvilke instanser der hører til hver proces.



Figur 2.1. Strukturdiagram over projektets opbygning.

Det er relevant at opnå en forståelse af de principper, der lægger bag værdi- og erstatningsfastsættelsen, dette undersøges i kapitel 4. Ved ekspropriationer fastlægges erstatningen mhp. at den enkelte ejer skal stilles i den samme økonomiske situation, som vedkommende ville være stillet, hvis ekspropriation ikke var hændt. Hertil gælder at evt. fordele skal fradrages, således ejere ikke opnår en berigelse, jf. kapitel 1. Det vil sige at ejere kun skal have erstatning for det resterende tab, efter fordelene er fradraget. Værdimæssige og erstatningsretlige kompetencer anvendes af taksationsmyndighederne til at fastsætte erstatningen, og derfor bidrager dette kapitel også med en viden, der kan hjælpe med at afklare de begrundelser og overvejelser, der ligger bag kommissioners afgørelser om erstatningsfastlæggelsen [Mølbeck et al., 2019, s. 489].

For at undersøge mulighederne for at foretage fradrag for fordele, er det relevant at klarlægge, hvad gældende ret er. For at klarlægge gældende ret, vil en juridisk analyse (retsdogmatisk metode) foretages i kapitel 5. Der er ikke indarbejdet en generel regel i EPL og yderligere er bestemmelsen i VL § 103, stk. 2, om fradrag for fordele, kun af lavere detaljegrad (jf. afsnit 5.3). Derfor er gældende ret i højere grad udledt af rets- og taksationspraxis, hvilket afspejles i kapitel 5. Derfor analyseres der både afgørelser fra domstolene og taksationsmyndighederne, der omhandler emnet fradrag for fordele ved udmåling af ekspropriationserstatning i almindelighed.

I kapitel 6 undersøges der, hvad mulighederne er for at afkorte erstatningen ved letbanesager i særdeleshed. Analysen af en række letbanesager foretages, således det er muligt at besvare problemformulering og derigennem at kunne vurdere, hvilket udfald *Syd for Elev*-sagen vil få ved Højesteret. Sagerne analyseres med det formål at klargøre, hvilke påstande taksationsmyndigheden særligt forholder sig til ifm. deres kendelser.

I kapitel 7 forsøger projektgruppen at forudsige, hvilken afgørelse Højesteret vil træffe angående fradragsspørgsmålet i *Syd for Elev*-sagen. Dette gøres pba. den opnåede viden fra de forrige kapitler og gennem yderligere analyse af *Syd for Elev*-sagen. Derved har kapitlets analyser, til formål at besvare den sidste del af problemformulering.

Idet projektets problemstilling er udarbejdet med det formål at undersøge emnet fradrag for fordele nærmere på et juridiske grundlag, vil størstedelen af kilderne bestå af juridiske dokumenter såsom love, domsafgørelser, kendelser og juridisk litteratur. Af denne årsag er der valgt at anvende den juridiske analysetilgang; retsdogmatiske metode, idet metoden kan anvendes til at analysere og systematisere et retsområde pba. relevante lovgivning, retspraksis og juridisk teori [Munk-Hansen, 2022, s. 211-212]. Der vil i nedenstående afsnit, være en yderligere beskrivelse af den retsdogmatiske metode samt hvordan metoden er anvendt gennem projektet.

2.1 Retsdogmatiske metode

Retdogmatisk metode anvendes til at analysere og systematisere eksisterende retsstillinger for at nå frem til juridisk gyldige konklusioner om den gældende ret for retsområdet [Munk-Hansen, 2022, s. 211-212]. Metoden anvendes for dette projekt, som en tilgang til at analysere relevant lovgivning, retspraksis og juridisk teori for emnet fradrag for fordele. Det er valgt at anvende retsdogmatisk metode fremfor juridisk metode, da projektet ikke

har til formål at løse specifikke juridiske problemstillinger, men primært fokuserer på at analysere den eksisterende retstilstand [Ibid., s. 195 og 211]. Juridisk metode kan fremtræde som en lineær proces, hvis struktur kan beskrives som: 1) valg af regel, 2) valg af fakta og 3) valg af konklusion [Ibid., s. 201]. Den retsdogmatiske metode anvendes til at analysere og beskrive den gældende ret. Derfor kan det argumenteres, at metoden omfatter det første aspekt af den juridiske metode, da “valg af regel” ikke kun indebære at identificere relevante juridiske regler, men også at analysere for at opnå en forståelse af retsstillingen [Evald, 2019, s. 34]. Derved kan det udledes, at retsdogmatiske metode indebærer en mere analytisk tilgang, idet at retskilder analyseres og systematiseres for at forstå den gældende ret. Mens juridisk metode er en mere operationel tilgang, da den primært anvendes til at løse specifikke juridiske problemstillinger ved at analysere retsregler og deres anvendelse i den konkrete kontekst.

Retdogmatisk og juridisk metode er baseret på det samme metodiske grundlag ifm. anvendelsen af fortolkningsprincipper og retskilder [Munk-Hansen, 2022, s. 211]. For at forstå, hvorledes fradrag for fordele skal fortolkes anvendes der bl.a. “ordlydsfortolkning” og “subjektiv formålsfortolkning”. Ordlydsfortolkning tager udgangspunkt i en semantisk forståelse, hvilket er en tilgang til at afklare ordnens juridiske mening [Tvarnø og Nielsen, 2017, s. 220]. Dette gøres bl.a. for VL § 103, stk. 2, da der ønskes at klarlægge meningen med bestemmelsen. Desuden kan det også være relevant at undersøge en lovbestemmelse i kontekst til andre lovbestemmelser, for at forstå hvordan en lov er struktureret og tænkt til at fungere med andre love. Herved er ordlydsfortolkningen også anvendt til at klarlægge, hvordan VL § 103, stk. 2 er tiltænkt at opfylde princippet om fuldstændig erstatning fra GL § 73. [Munk-Hansen, 2022, s. 306-310]

Den subjektive formålsfortolkning er en fortolkningsmetode, der anvendes til at fastlægge lovgiverens intentioner [Munk-Hansen, 2022, s. 312-313]. Den subjektive fortolkning anvendes bl.a. i kapitel 5, hvor ekspropriationsbetænkning (jf. KBET 1963 nr. 330) undersøges, da spørgsmålet om fradrag for fordele er omtalt i betænkningen. Subjektiv formålsfortolkning anvendes til at undersøge ekspropriationsbetænkning, da den lå til grund for vedtagelsen af lovforslaget af EPL i 1964. Betænkningen blev udarbejdet af et sagkyndigt udvalg (kommission) nedsat af Ministeren for Offentlige Arbejder. Kommissionen havde til formål at gennemgå den gældende ret, foretagelse af komparative sammenligninger med fremmed ret og afgive forslag til hvilke lovændringer, der bør vedtages [Tvarnø og Nielsen, 2017, s. 66]. Når en betænkning er udarbejdet afgives den

til ministeren, som dernæst fremsætter lovforslaget, hvoraf det behandles i Folketinget. I Folketinget behandles lovforslaget i tre omgange også kaldet plenumbehandlinger, hvilket anses sammen med betænkninger som værende lovforarbejder [Ibid., s. 68-69 og 249]. Betænkningen har en mindre juridisk værdi end de andre lovforarbejder, da plenumbehandlinger er de sidste trin der former lovgivningen. Betænkningen er dog stadig vurderet til at være en nyttig retskilde for projektet, da den giver en overordnet forståelse for, hvorfor fradrag for fordele ikke er indsat som en generel regel i EPL [Ibid., s. 249]. Desuden har betænkningens analyser af juridiske spørgsmål indenfor emnet, haft en betydelig indflydelse på senere juridisk litteratur og hvordan fradrag for fordele kan sondres efter generelle og specielle fordele samt ulovbestemte og lovbestemte områder. Disse begreber er yderligere forklaret i afsnit 5.1.

Retskilder følger et traditionelt retligt trinfølge, hvilket betyder at en regel ikke kan stride mod en "højere" regel [Tvarnø og Nielsen, 2017, s. 33]. Nedenstående oversigt viser, hvilken juridisk værdi projektets anvendte retskilder har, hvoraf de øverste retskilder har forrang over de nedenstående:

- EU regulering og Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK)
- Grundloven
- Love
- Lovbekendtgørelser
- Domme (retspraksis)
- Kendelser (taksationspraksis)
- Betænkning
- Juridisk litteratur

[Munk-Hansen, 2022, s. 302].

Retskilder anvendes igennem hele projektet, eks. anvendes der retskilder i form af EU regulering, EMRK, GL, love og juridisk litteratur i kapitel 3. EU regulering, EMRK og GL undersøges i dette kapitel mhp. at klarlægge, hvordan og i hvilket omfang disse bestemmelser beskytter en grundlæggende menneskerettighed i form af ejendomsretten. I kapitlet undersøges love mhp. at klarlægge, hvordan ejendomsretten er beskyttet og fastlægge betingelserne for lovlig ekspropriation, mens den juridiske litteratur anvendes til at udvide forståelse indenfor emnet og supplere projektgruppens egne analyser.

Yderligere er der anvendt retskilder i form af domme i kapitlerne 5 og 7, idet at domsafgørelser kan have en retskabende virkning også kaldet retspraksis [Munk-Hansen, 2022, s. 337]. Hvis en domsafgørelse har betydning for senere afgørelser af lignende karakter, siges det at dommen danner præcedens og er en præjudikat. Det er ikke alle domsafgørelser, der danner præcedens og desuden kan forskellige elementer også have en betydning for domsafgørelsens præjudikativværdi [Ibid. s. 338 og 341]. Eksempelvis har instansen, der afsagde dommen, en betydning for præjudikativværdien, da domsafgørelser ikke kan have betydning for en højere domstol. Der er altså et hierarkisk struktur fra Højesteret, til Landsretten og derfra ned til Byretten. Af denne årsag, er der hovedsageligt forsøgt at tage udgangspunkt i domsafgørelser af højere instanser for at klarlægge, hvad der er gældende ret. Yderligere kan dommens alder samt antallet af domme med samme udfald også have betydning. Dommens alder skal ikke vurderes pba. antal forløbende år afgørelsen har stået stand, men derimod om at de samme hensyn og principper der lå til grund for afgørelsen også gør sig gældende i dag [Ibid., s. 341 og 344].

Udover afgørelser afsagt af domstolene, er der også anvendt kendelser nedsat af forskellige taksationsmyndigheder, hvilket anvendes i kapitlerne 5 og 6. Kommissionerne kan betegnes som værende klagenævn for erstatningsfastlæggelsen, og er opbygget af forskellige instanser alt efter om ekspropriationen har hjemmel i EPL eller VL, hvilket yderligere er beskrevet i afsnit 3.2 og 3.3. Selvom både taksations- og civilprocessen (domstolene) behandler erstatningspørgsmålet, adskiller de sig ved, at det er forskelligt, hvordan processerne behandler sager. Offentlige myndigheder såsom kommissionerne gør brug af officialprincippet, mens domstolene gør brug af forhandlingsprincippet. Forskellen er, at det ved officialprincippet gør sig gældende at myndigheden selv har ansvaret for at søge sagen tilstrækkelig oplyst, mens det ved forhandlingsprincippet er parternes eget ansvar at frembringe de nødvendige oplysninger til domstolene. Hvis officialprincippet ikke er opfyldt af kommissionen, så skal sagen genoptages således afgørelsen tages pba. de relevante oplysninger. Dette tages der dog ikke højde for ved forhandlingsprincippet, idet det er partene der har ansvaret for at frembringe oplysninger og vidner til sagen. Afgørelser fra kommissionerne og domstolene kan således få forskellige udfald, hvis den ene part eksempelvis fremfører sin sag ringe for domstolene. Kommissionerne er desuden ikke bundet af parternes påstande, som domstolene er gennem retsplejeloven, hvor det er pligt for parterne at nedlægge en påstand omkring sagen. Derfor gør det sig også gældende, at kommissionen har mulighed for at ændre erstatningsstørrelserne, som parter har nedlagt

påstand om. Det kan i værste tilfælde resultere i, at klager opnår et dårligere resultat af 2. instansens erstatningsfastlæggelse, selvom modparten havde ønsket kendelsen fra 1. instans stadfæstet. Forskellighederne mellem taksationsprocessen og civilprocessen er en nødvendig viden for projektet, da både rets- og taksationspraksis anvendes til at klarlægge, hvilke muligheder der er for at foretage fradrag for fordele. [Mølbeck et al., 2019, s. 501-503]

Domme og kendelser er fremsøgt gennem Karnovs Lovsamling, det digitale bibliotek af “Kendelser om Fast Ejendom” og viderehenvisninger fra bøger såsom “Ekspropriation i praksis” og “Miljørettens Grundbog”. Som nævnt i projektets forord, har alle domme samt kendelser ikke været offentligtgjort og af den årsag har det været nødvendigt for projektgruppen at ansøge aktindsigt. Indhentelsen af utrykte kendelser og domme kan være en langsommelig proces. Af denne årsag startede projektgruppen indhentelsen allerede i de tidligere stadier af projektet. Der er både søgt aktindsigt til kendelser fra Taksationssekretariatet og domme fra Rigsarkivet. Der er ikke blevet tildelt aktindsigt til alle ansøgte kendelser eller domme, hvor den primære forklaring på afslaget har skyldes en manglende besiddelse af anmodningen. De indsamlede utrykte kendelser og domme kan ses på oversigten af bilag D, der yderligere findes i den vedhæftede zip-fil. Det skal dog bemærkes, at kendelserne er blevet anonymiseret af Taksationssekretariatet, jf. retningslinjerne fra Datatilsynet.

2.2 Interview

For at opnå viden og forståelse for problematikkerne ved fradrag for fordele er det valgt at afholde et interview og en række uformelle samtaler. Disse anvendes særligt i indledningen og ifm. analysen af lignende letbanesager. Dette gøres for at få en dybere forståelse af problematikkerne der opstår ifm. kravet om afkortning af erstatning grundet de fordele ekspropriationsanlægget medfører. Der er foretaget et semistruktureret interview, der ikke er transkriberet. Der er i stedet skrevet referat af det, som vil fremgå i bilag B. Derudover vil det være muligt at lytte til interviewet, hvis dette er ønskeligt. Optagelsen kan findes i den vedhæftede zip-fil, hvilket indhold fremgår af bilag D.

Som nævnt er interviewet i dette projekt semistruktureret. Ifølge Brinkmann og Tanggaard [2020] er interviewet en interaktion mellem interviewer og respondent, hvor nogle af spørgsmålene “*er planlagte og nedfældet i en interviewguide på forhånd*” [Brinkmann og Tanggaard, 2020, s. 42]. Der er før interviewet udarbejdet en interviewguide med spørgsmål,

der ønskes svar på - disse fremgår i bilag A. Interviewguiden kan tilpasses hver respondent og dennes vidensfelt samt hvad der ønskes større viden om. Fordelen ved semistruktureret interview er at der kan fraviges spørgsmålene i interviewguiden således at intervieweren har mulighed for at stille uddybende spørgsmål til det emne som respondenteren er mest interesseret i at fortælle om og således kan der opnås den ønskede viden. [Ibid. s. 42-44]

2.2.1 Valg af respondent

Jakob Anholm Hansen (JAH)

Jakob Anholm Hansen er landinspektør og arbejder i dag ved COWI Aarhus i afdelingen Areal & Rettigheder. Interviewet blev foretaget fredag d. 23. februar 2024, hvor der inden interviewet har været en forudgående samtale tirsdag d. 20. februar 2024. Både samtale og interview blev foretaget via Teams. Det er valgt at interviewe Jakob Anholm Hansen, da han har arbejdet med ekspropriation af Aarhus Letbane og Odense Letbane samt har hjulpet Vejdirektoratet med mindre anlægsprojekter. Dermed har han en stor viden om anlægsprojekterne der berøres i projektet samt nogle af problematikkerne der findes ved fradrag for fordele.

Torben Grundfør Richter (TGR)

Torben Grundfør Richter er Fung. Ledende Landinspektør ved Mølbak Landinspektører i afdelingen Areal & Rettigheder. Torben har tidligere været projektleder på Odense Letbane. Det betyder at Torben har stor viden inden for generelle spørgsmål ifm. ekspropriation, erstatning samt letbanesagerne fra Odense Letbane. Der har gennem projektperioden været flere mailkorrespondancer med Torben (jf. den vedhæftede zip-fil) og der blev afholdt en samtale d. 21. maj 2024.

Ekspropriation 3

Ekspropriation er en retlig proces, hvor myndigheder kan tage ejendomsrettigheder fra privatpersoner eller virksomheder mod deres vilje, mod betaling af erstatning. Dette kapitel vil undersøge det juridiske grundlag med udgangspunkt i GL § 73, der udgør kernen i dansk ekspropriationsret og beskytter ejendomsretten. Der vil derfor være en gennemgang af betingelserne for lovlig ekspropriation, herunder kravet om almenvellets interesse, lovhjemmel og fuldstændig erstatning. Desuden vil der være en gennemgang af de forskellige ekspropriationsprocesser, da der er forskellige klageinstanser alt efter om ekspropriationen foretages på et statsligt eller kommunalt grundlag.

3.1 Lovgrundlaget for ekspropriation

Som nævnt er ejendomsretten beskyttet af GL § 73. Dette betyder dog ikke at ejendomsretten er ukrænkelig, da der kan være samfundsmæssige hensyn som nødvendiggøre indgreb i ejendomsretten. Bestemmelsen anføres inden for den juridiske teori som en programmerklæring, hvor der ikke kan udledes konkrete retsvirkninger. [Jensen, 2006, s. 50]

Ejendomsretten er også beskyttet i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention 1. tillægsprotokol artikel 1 (EMRK TP1-1) og EU's charter om grundlæggende rettigheder i artikel 17 (EUC art. 17). Det giver anledning til spørgsmålet om hvorvidt der er større beskyttelse af ejendomsretten i EU-lovgivning end i dansk ret. Der kan argumenteres for at EMRK TP1-1 og EUC art. 17 yder en større beskyttelse, da bl.a. EMRK TP1-1 vurderer rimeligheden og proportionaliteten ift. begrænsninger af ejendomsretten. Dette ses f.eks. i *Sporrong & Lönnroth*-sagen, hvor en ekspropriationstilladelse med dertilhørende byggeforbud blev anset som værende en krænkelse af ejendomsretten, da ekspropriationen aldrig var blevet gennemført. I sagen anførte Menneskerettighedsdomstolen at der ikke var en "*rimelig balance (proportionalitet) mellem den almene interesse bag indgrebet og klagerens ret til beskyttelse af "peaceful enjoyment of possessions"*" [Jensen, 2006, s. 51]. EUC art. 17 yder en lignende beskyttelse af ejendomsretten, men dets retlige status kan

variere alt efter medlemsstaten og dens nationale retssystem. Selvom EMRK TP1-1 og EUC art. 17 virker til at yde en større beskyttelse af ejendomsretten, yder GL § 73 en større beskyttelse når det kommer til ekspropriation. Dette skyldes at der i GL § 73, kræves erstatning ifm. berøvelse af ejendom, hvorimod EMRK TP1-1 snarere vurderer manglen på erstatning som en faktor i krænkelsen af ejendomsretten. Det vil sige at dansk ret yder en bedre beskyttelse ift. at få erstatning og få afgørelse prøvet, mens EMRK TP1-1 og EUC art. 17 giver en mere omfattende vurdering af proportionalitet og beskyttelse af ejendomsretten. [Ibid.]

Altså gælder det at betydningen af EMRK TP1-1 og EUC art. 17 er begrænset når der eksproprieres med udgangspunkt i GL § 73. Det skyldes at lovlige ekspropriationer skal opfylde tre betingelser (se nedenfor) iht. GL, hvorfor ekspropriationen oftest også vil være lovlig efter EMRK TP1-1 og EUC art. 17. Fælles for EMRK TP1-1 og EUC art. 17 er at *“indgreb i ejendomsretten skal have fornøden hjemmel samt være sagligt begrundede og proportionale”* [Mølbeck et al., 2019, s. 23]. Danske myndigheder er allerede underlagt dette efter almindelige forvaltningsretlige regler, og dermed har EMRK TP1-1 og EUC art. 17 ikke den store betydning når der eksproprieres pba. GL § 73. [Mølbeck et al., 2019, s. 23]

GL § 73 har som nævnt følgende ordlyd:

“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”

Bestemmelsen består af tre betingelser som skal være opfyldt for lovligt at kunne ekspropriere: Nødvendiggjort af en almen interesse, har hjemmel i lov og sker mod betaling af fuldstændig erstatning [Mølbeck et al., 2019, s. 22]. Der vil i følgende afsnit fremgå en gennemgang af betingelserne.

3.1.1 Almenvellets interesse og nødvendighedskravet

Den første betingelse indeholder to kriterier: 1) Det skal være afledt af almen interesse og 2) være nødvendiggjort. Dette rejser spørgsmål om hvad almen interesse dækker over. Ifølge Ross [1980] dækker dette over hensyn som *“ud fra saglige, samfundsmæssige vurderinger - i modsætning til personlige eller andre private interessesynspunkter - anses for ønskelig (gavnlig, nyttig, rigtig, retfærdig)”* [Ross, 1980, s. 683]. Denne vurdering beror på politisk stillingtagen om hvorvidt indgreb er af stor samfundsmæssig interesse at det er krævet af almenvellet. [Mølbeck et al., 2019, s. 63]

Den politiske stillingtagen sker ved at sikre et hjemmelgrundlag i lovgivningen. Dette er bl.a gennem udarbejdelse og vedtagelse af anlægslove i Folketinget samt kommunalbestyrelses anvendelse af ekspropriationshjemler i lovgivning [Mølbeck et al., 2019, s. 63]. Der skal altså foretages et skøn af, hvad almenvellet kræver og at ekspropriationens indgreb tilgodeser almenvellets samfundsinteresser [Jensen, 2006, s. 66].

Selvom afgrænsningen af almenvellets interesse er en politisk vurdering, sørger nødvendighedskravet for at det enkelte indgreb ikke går videre end påkrævet. Dette understøttes af Ross [1980] som netop påpeger at ekspropriation allerede er et beklageligt indgreb i ejerens rettigheder og kun bør udføres når det virkelig er påkrævet [Ross, 1980, s. 683]. Det betyder at eksproprianten skal sørge for at begrænse sig mest muligt således ejeren bliver mindst muligt påvirket.

Nødvendighedskravet følger det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip, hvori der ligger at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, hvis mindre indgribende foranstaltninger er tilstrækkelige, og indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet - også kaldet forholdsmæssighed [Mølbeck et al., 2019, s. 69]. Dermed er nødvendighedskravet en juridisk vurdering, hvor administrative klageinstanser og domstole foretager en prøvelse af indgrebet. Det er ekspropriantens ansvar at dokumentere overfor domstole og klageinstanser at ekspropriationen er nødvendig. [Ibid. s. 66]

Det er derfor vigtigt at forholde sig til at følgende punkter når det skal vurderes om ekspropriation er nødvendig og dermed lovlig.

Realiseringsevne

Hvis ejeren af ejendommen kan og vil gennemføre det, myndighederne har planer om, er ekspropriation ikke nødvendig. Dette gælder især for private formål som bolig- eller erhvervsområder. Dog kan ekspropriation blive nødvendig, hvis ejeren ikke handler eller hvis der går unødvendigt lang tid. Dertil skal det nævnes at der findes planer som ejer ikke selv kan realisere, eks. anlæggelse af offentlig vej. [Mølbeck et al., 2019, s. 70-71]

Mindst indgribende løsning

Ekspropriation bør undgås, hvis formålet kan opnås på en mindre indgribende måde for ejeren. Ved valg af indgreb bør eksproprianten vælge den løsning, der er mindst belastende for ejeren, selvom dette ikke altid er den løsning, der bedst tjener alle myndighedens interesser. [Mølbeck et al., 2019, s. 71]

Et eksempel, hvor den mindst indgribende løsning ikke er mulig, er ved anlæggelse af veje. Proportionalitetskravet kan ligge op til at den mindst indgribende måde, for at anlægge en vej, vil være et midlertidig arealerhvervelse og et servitutpålæg med pligt om fortsat anvendelse. Dette vil dog være strid med lovgivningen. Det fremgår af VL § 60 at "*Vejmyndighedens ejendomsret til nyerhvervede vejarealer skal sikres ved arealernes udskillelse i matriklen*", medmindre "*særlige forhold gør sig gældende*", jf. VL § 61. Det betyder at det anbefales at vejmyndigheder anlægger veje efter VL § 96 - altså at der eksproprieres ifm. arealerhvervelse til vej. [Mølbeck et al., 2019, s. 72-74]

Arealomfang

Ekspropriationen bør begrænses til det mindst mulige areal, der er nødvendigt for at opnå formålet. I forbindelse med anlægsarbejde kan det være hensigtsmæssigt med midlertidig arbejdsareal, tilstrækkelig plads til arbejdsmateriale på sådanne midlertidige arbejdspladser, men det er ikke altid afgørende. Af denne grund bør eksproprianten skelne mellem, hvad der er ønskeligt (nice to have) og hvad der er nødvendigt (need to have), men dette er ikke altid noget, som eksproprianten er opmærksom på. [Mølbeck et al., 2019, s. 75]

Tidsmæssig aktualitet

Ekspropriationen skal også være tidsmæssig aktuel for at kunne lovgøre nødvendigheden. Det vil sige at der skal være et behov for at få realiseret et projekt, for at ekspropriations kan være en nødvendighed. Dette er med til at sikre at der ikke foretages unødvendige ekspropriationer til evt. fremtidig anvendelse. [Mølbeck et al., 2019, s. 76]

Dette kan f.eks. være ifm. byudvikling som følge af en lokalplan. Der skal være et behov for at realisere de planmæssige foranstaltningerne i lokalplanen og i den forbindelse er det kommunalbestyrelsens ansvar at kunne redegøre for de nødvendige vurderinger for ekspropriationsbeslutningen. Hertil har det også betydning at der, af kommunalbestyrelsen, er blevet afsat midler til projektets gennemførelse. Omvendt kan en ekspropriation blive ophævet, hvis der ikke er udarbejdet konkrete planer og afsat midler til projektet realisering. Det er ligeledes kommunens ansvar at sikre at formålet kan og vil blive realiseret, hvis ekspropriationen sker til fordel for andre. [Ekspropriationsudvalget, 2018, s. 24]

3.1.2 Lovhjemlen

Den næste betingelse i GL § 73 omhandler lovhjemmel for at kunne ekspropriere. Dette kan enten være “*i kraft af selve loven eller ved en forvaltningsakt udstedt iht. Lov*” [Mølbeck et al., 2019, s. 78]. Der findes mange lovhjemler til ekspropriation, hvorfor Mølbeck et al. [2019] opdeler disse i de fire nedenstående kategorier.

1. *Ekspropriation til gennemførelse af specifikke offentlige anlægsprojekter*
2. *Ekspropriation til gennemførelse af trafik anlæg*
3. *Ekspropriation til gennemførelse af andre mere bestemte offentlige formål*
4. *Ekspropriation til virkeliggørelse af offentlig planlægning*

[Mølbeck et al., 2019, s. 79]

Opdelingen kan ses som et udtryk for præcisionsgraden i formålsbeskrivelser til de enkelte kategorier. Den første kategorier omhandler specifikke anlægslove, f.eks. Lov om Aarhus Letbane, Odense Letbane eller Københavns Metro. Den anden kategori omfatter Transportministeriets områder og omhandler bl.a. den i praksis ofte anvendte ekspropriationshjemmel VL § 96, som muliggøre ekspropriation af “*offentlig vej eller sti, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet*”. Den tredje kategori omfatter hjemler i særlovgivningen, f.eks. Varmeforsyningslovens § 16 om ekspropriation til kollektivt vameforsyningsanlæg. Den sidste kategori muliggøre ekspropriation for “*virkeliggørelsen af en lokalplan eller en byplanvedtægt og for varetagelsen af almene samfundsinteresser*” med ekspropriationshjemmel i PL § 47. [Mølbeck et al., 2019, s. 79]

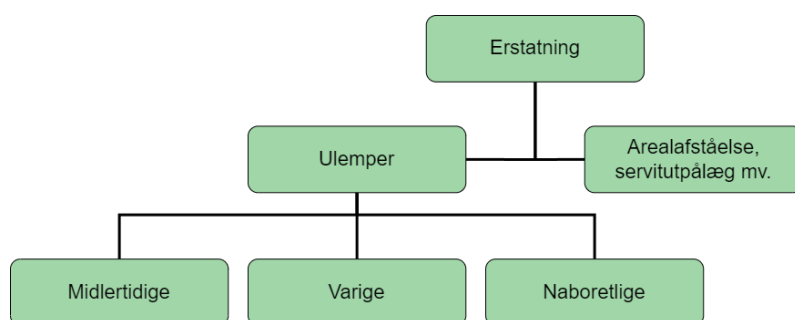
3.1.3 Fuldstændig erstatning

Den sidste betingelse i GL § 73 omfatter fuldstændig erstatning. Betingelsen om fuldstændig erstatning er den vigtigste ifm. beskyttelsen af ejendomsretten [Andersen, 1954, s. 758]. Det giver ejeren en vished om, at selvom vedkommende skal “*tåle en kvalitativ forandring i sin retsposition... skal dette dog ikke medføre nogen kvantitativ forringelse*” [Ross, 1980, s. 687]. Altså dermed at ejeren skal være lige så godt stillet økonomisk, som hvis der ikke var foretaget en ekspropriation (jf. kapitel 1). Det vil sige, at ejeren må tåle at der bliver eksproprieret noget af ejendommen til eks. en vejudvidelse, men at dette ikke vil få en økonomisk betydning for ejeren. Hertil skal det nævnes at der ikke gives erstatning for affektionsværdier, da fuldstændig erstatning følger almindelig erstatningsrets principper og regler, som kræver et økonomisk tab [Ross, 1980, s. 689]. [Mølbeck et al., 2019, s. 117-118].

I forbindelse med erstatningsfastlæggelsen er der ikke fastsat specifikke erstatningsregler, hvorfor der konkret skal tages stilling til værdifastsættelsen af det der skal afstås. Hvordan værdifastsættelsen fastlægges er yderligere forklaret i kapitel 4. Ifølge Mølbeck et al. [2019], agere GL § 73 som “*selvstændigt grundlag for tildeling af erstatning*” [Mølbeck et al., 2019, s. 118]. Dette skyldes at GL har forrang for andre love (jf. afsnit 2.1), og at ejere dermed kan påberåbe erstatning uafhængigt af andre lovgivningsmæssige regler, da den netop indeholder krav om fuldstændig erstatning. GL § 73 kan derfor opfattes som en standard, der henviser til almindelig erstatningsret, som netop definere hvad fuldstændig erstatning betyder [Ross, 1980, s. 689].

Ejere skal have erstatning for økonomiske tab ifm. ekspropriation. Dette er først og fremmest tab som følge af arealafståelse og servitutpålæggelse. Derudover kan der gives erstatning for ulemper, f.eks. flytteudgifter. Ved delekspropriationer opdeles ulemper i varige, midlertidige og naboretlige (Se figur 3.1) - dette vil blive gennemgået i afsnit 4.2. [Mølbeck et al., 2019, s. 119]

Der sondres altså mellem erstatning for det afståede og for de ulemper som udarbejdelsen af ekspropriationsanlægget medfører ifm. erstatningsfastsættelsen [Ross, 1980, s. 692].



Figur 3.1. Opdeling af erstatning ifm. ekspropriation. Egenproduktion med inspiration fra [Mølbeck et al., 2019, s. 119].

Da retsvirkningerne for ekspropriation indtræder ved meddelelse om ekspropriationsbeslutningen (meddelelsetidspunkt), er det også værdien for ejendommen ved meddelelsetidspunkt som danner grundlag for erstatningsfastsættelsen [Mølbeck et al., 2019, s. 120]. Dette betyder at der som hovedregel tages udgangspunkt i den afståede ejendoms værdi i handel og vandel (handelsværdi), jf. VL § 115, stk. 3 og EPL § 17, stk. 4. Men der kan også være tilfælde hvor brugsværdien og genanskaffelsesværdien har betydning for erstatningen [Mølbeck et al., 2019, s. 127].

Som nævnt er ekspropriation Ross [1980] “*et beklageligt indgreb i borgernes rettigheder*” og derfor skal ejeren behandles med respekt og forståelse [Ross, 1980, s. 638]. Det er ekspropriantens opgave, som arealerhverver at sikre at erstatningen fastsættes på et oplyst grundlag, hvorimod ejeren skal sørge for at være realistisk i sin forventning til erstatningens størrelse. [Mølbeck et al., 2019, s. 125]

Erstatningsudmålingen er som udgangspunkt en diskussion mellem myndighed og rettighedshavende. Der er dog forskel på hvordan et erstatningsspørgsmål kan påklages, alt efter hvilken type ekspropriation der er tale om. Der findes to hovedordninger inden for ekspropriationsprocessen. I de fleste love med ekspropriationshjemmel henvises der til at ekspropriation skal foretages efter reglerne i EPL og VL [Mølbeck et al., 2019, s. 23]. EPL omhandler statslige ekspropriationer, hvorimod kommunale ekspropriationer finder anvendelse i VL. Den centrale forskel på kommunale og statslige ekspropriationer er placeringen af ekspropriationskompetencen. Ved statslige ekspropriationer er det Ekspropriationskommissionerne der har kompetencen, hvorimod det ved kommunale ekspropriationer er vejmyndigheden/kommunalbestyrelsen [Ibid. s. 326]. Der vil i følgende afsnit gennemgås ekspropriationsprocesserne ved hhv. statslige og kommunale ekspropriationer.

Efter transportministeren har henvist ekspropriationsbegæring til Ekspropriationskommissionen og eksproprianten har foretaget foreløbig afmærkning af anlægget, kan der foretages en besigtigelsesforretning, jf. EPL § 12. I forbindelse med større anlæg afholdes der både linjebesigtigelse (fastlæggelse for linjeføring) og detailbesigtigelse (fastlæggelse af ekspropriationsanlæggets konsekvenser for hver enkelt ejendom). Besigtigelsesforretningen starter med en præsentation af eksproprianten og Ekspropriationskommission for ejerne, herefter gennemgår eksproprianten anlægsprojektet, hvor det er muligt at stille generelle spørgsmål. Under besigtigelsen foretages en almindelig prøvelse af projektet, jf. EPL § 13. I den forbindelse kan fremmødte komme med indsigelser og stille spørgsmål til eksproprianten. Efter besigtigelsesforretningen skal Ekspropriationskommissionen tage endelig stilling til projektet og hvorvidt projektet kan godkendes. [Mølbeck et al., 2019, s. 401-404]

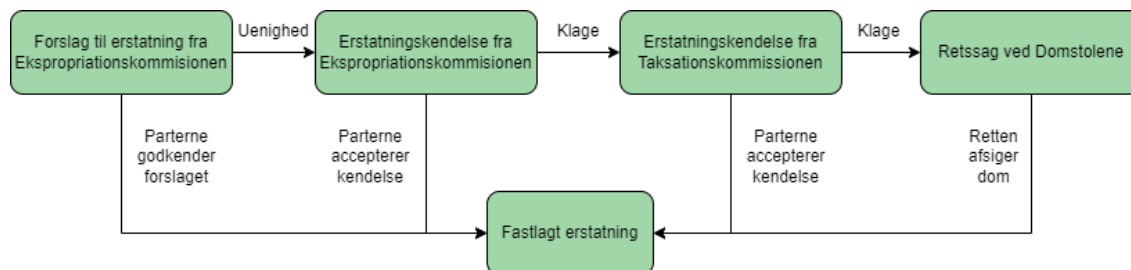
Når et projekt er blevet godkendt af Ekspropriationskommissionen og eksproprianten ønsker at gennemføre det, meddeler Transportministeren ekspropriationsbemyndigelse til kommissarius, jf. EPL § 14. I den forbindelse udarbejder anlægsmyndigheden sammen med ledende landinspektør ekspropriationsplaner samt arealfortegnelse. Det er eksproprianten, der skal sikre at der fremgår korrekte oplysninger således Ekspropriationskommissionen kan udføre ekspropriation og erstatningudmåling på ordentligt grundlag. Efter udarbejdelsen sendes materialet til Ekspropriationskommissionen, som fastsætter dato for ekspropriationsforretningen. [Mølbeck et al., 2019, s. 405-406]

Indkaldelsen til ekspropriationsforretning skal ske min. fire uger før, jf. EPL § 15. Til selve forretningen indledes der med et generelt møde, hvor alle berørte ejere kan deltage. Dette er særligt fordelagtig ved større anlæg, således der slippes for gentagelse af generelle informationer. Derefter afholdes der individuelle, lukkede møder med de enkelte ejere. På disse møde kan ejere forelægge deres synspunkter samt stille spørgsmål til ekspropriant og Ekspropriationskommission. Derefter fremsættes der et erstatningsforslag af Ekspropriationskommissionen, jf. EPL § 17. [Mølbeck et al., 2019, s. 406-408]

Parterne har 14 dage til at acceptere eller afvise erstatningsforslaget. Hvis erstatningsforslaget afvises, afsiges der en kendelse om erstatningsfastlæggelsen af Ekspropriationskommissionen, hvori der indgår samme beløb som i erstatningsforslaget. Parterne har herefter fire uger til vurdere kendelsen og evt. påklage kendelsen til Taksationskommissionen jf. EPL § 19. I forbindelse med taksationsforretningen afsiger Taksationskommissionen en

kendelse om erstatningsspørgsmålet. Kendelsen fra Taksationskommissionen kan derefter indbringes for domstolene, inden for seks måneder, som kan afsige dom ifm. erstatningsspørgsmålet jf. EPL § 26. [Mølbeck et al., 2019, s. 387]

Processen ved erstatningsfastlæggelsen kan ses på figur 3.3



Figur 3.3. Erstatningsfastlæggelses processen iht. EPL. Domstolene dækker over By-, Lands- og Højesteret. Egenproduktion med inspiration fra [Mølbeck et al., 2019, s. 387].

Ekspropriationskommission

Det fremgår af EPL § 5 at der skal nedsættes en Ekspropriationskommission. Denne har til formål at behandle ekspropriationsforslag samt fastsætte erstatning.

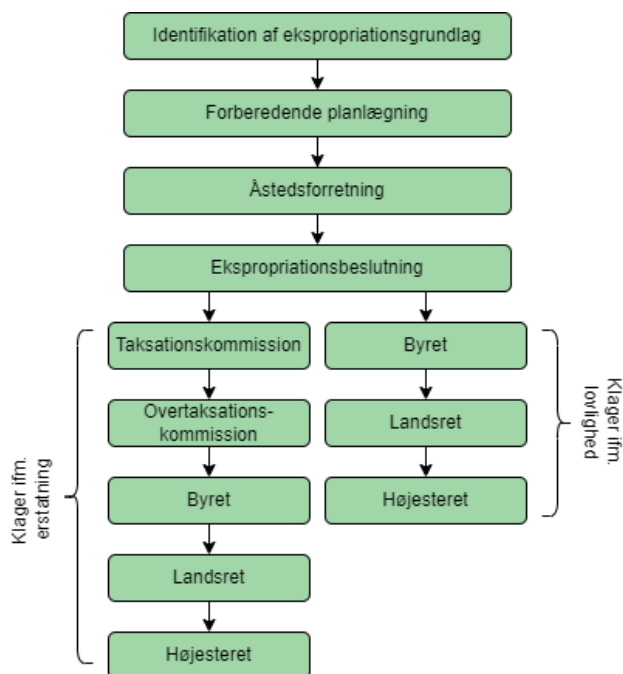
Kommissionen består af fem medlemmer, hvor formanden (kommissarius) skal være uddannet jurist. De resterende medlemmer er udvalgt hhv. efter en udfærdiget liste af transportministeren (2 stk.) og fra en kommunal liste (2 stk), jf. EPL § 6. Ydermere beskikkes der af Transportministeren en Ledende Landinspektør til at foretage ekspropriationen og yde bistand, jf. EPL § 8. Der findes to Ekspropriationskommissioner; Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland og Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne [Vejdirektoratet, s.d.].

Taksationskommissionen

Taksationskommissionens formål er at efterprøve erstatningskendelserne fra Ekspropriationskommissionen. Denne kommission består af fem medlemmer, der er udvalgt på samme måde som i Ekspropriationskommissionen, jf. EPL § 7, stk. 2. Der findes tre statslige Taksationskommissioner; Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland, Taksationskommissionen for Sjælland m.v. samt Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland [Taksationssekretariatet, s.d.]

3.3 Ekspropriationsprocessen ifølge VL

Dette afsnit vil indeholde en gennemgang af ekspropriationsprocessen ifm. kommunale ekspropriationer med udgangspunkt i VL kap. 10. På nedenstående figur 3.4 fremgår et overblik af ekspropriationsprocessen som følge af VL.



Figur 3.4. Ekspropriationsprocessen iht. VL. Egenproduktion med inspiration fra [Mølbeck et al., 2019, s. 418].

Inden der kan foretages en ekspropriation skal der være et grundlag for dette. Flere ekspropriationshjemler henviser til VL kap. 10. Dette er eksempelvis Varmeforsyningslovens § 17, stk. 2 og PL § 47, stk. 3, hvori følgende fremgår: “*Ved ekspropriationens gennemførelse finder bestemmelserne i lov om offentlige veje §§ 99-102 tilsvarende anvendelse*”. Altså at bestemmelserne i VL kap. 10 gør sig gældende ifm. ekspropriation af hhv. virkeliggørelse af offentlig planlægning og andre offentlige formål, jf. afsnit 3.1.2.

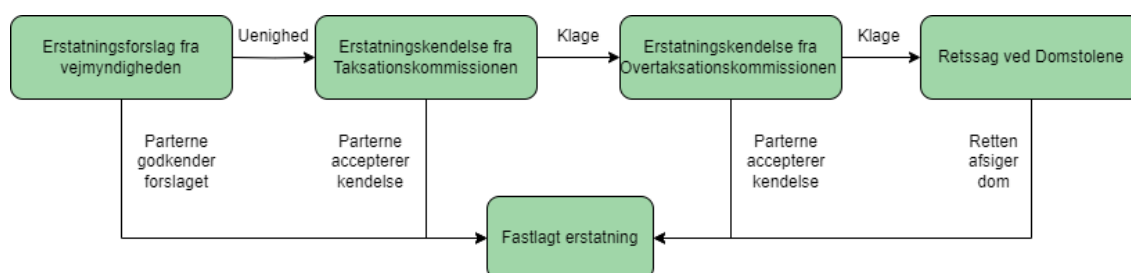
Herefter kan den forberedende planlægning begynde, hvor der kan foretages opmålinger, afmærkninger og undersøgelser om evt. jordforurening og fortidsminder. Vejmyndigheden (eksproprianten) har, jf. VL § 99 hjemmel til at foretage disse undersøgelser. Hvis ejeren modsætter sig dette, kan der anmodes om bistand fra fogedretten, som kan gennemtvinge adgangen ved en umiddelbar fogedforretning. Det skal sikres at ejeren bliver mindst muligt påvirket af undersøgelserne og forarbejderne, så hvis der opstår skader ifm. med disse skal økonomiske tab erstattes, jf. VL § 99, stk. 5. [Mølbeck et al., 2019, s. 424-426]

Herefter skal der udarbejdes en arealfortegnelse samt ekspropriationsplan, således der kan afholdes åstedsforretning. Fortegnelsen og planen skal være offentlig tilgængelig mindst fire uger før åstedsforretningen. Derudover skal åstedsforretningen offentligt varsles mindst fire uger før, jf. VL § 100, stk. 5. På åstedsforretningen skal eksproprianten redegøre for ekspropriationen og dens omfang, herudover kan ejere komme med indsigelser og bemærkninger til projektet, jf. VL § 101, Stk. 4. Ejere kan også komme med skriftlige bemærkninger i op til fire uger efter åstedsforretningen. [Mølbeck et al., 2019, s. 440]

Det er også på åstedsforretningen at eksproprianten kommer med forslag til erstatningsfastsættelsen - dette sker dog med forbehold for ekspropriations gennemførelse og den endelige godkendelse af vejmyndigheden, jf. VL § 101, stk. 3.

Fire uger efter afholdt åstedsforretning skal vejmyndigheden træffe en ekspropriationsbeslutning, jf. VL § 102. Derefter kan selve ekspropriationen foretages. Der kan ifm. ekspropriationsbeslutningen fremsættes erstatningsforslag, hvis der inden ikke er indgået aftale om dette, jf. VL § 102, stk. 5. Erstatningsforslaget skal accepteres indenfor fire uger, ellers frafalder tilbuddet og taksationsmyndigheden skal herefter fastsætte erstatningen.

Hvis der ikke opnås enighed om erstatningsspørgsmålet skal kommunen indbringe dette for Taksationskommissionen senest otte uger efter ekspropriationsbeslutningen. Herefter indkaldes parter til et møde. På mødet skal Taksationskommissionen meddele om sagen og parterne får mulighed for at frembringe synspunkter og bemærkninger til erstatningens størrelse, jf. VL § 115. Efter mødet afgiver Taksationskommissionen en begrundet kendelse om erstatningen. Parterne har herefter fire uger til at indbringe taksationskendelsen til overtaksationen, jf. VL § 116. Hvis dette sker, afholdes der endnu et møde efter VL § 115 og Overtaksationskommissionen afsiger en kendelse. Denne kendelse kan indbringes for domstolene, dog skal dette ske inden for seks måneder efter afgørelsen er meddelt, jf. VL § 121. Processen ved erstatningsfastlæggelsen kan ses på figur 3.5. [Mølbeck et al., 2019, s. 418]



Figur 3.5. Erstatningsfastlæggelses processen iht. VL. Domstolene dækker over By-, Lands- og Højesteret. Egenproduktion med inspiration fra [Mølbeck et al., 2019, s. 418].

Taksationskommission

Taksationskommissioner er nedsat af transportministeren og består af tre medlemmer, jf. VL § 105. Formålet med Taksationskommissionen er at fastsætte erstatning. Transportministeren udvælger en formand med juridisk kandidateksamen og denne udvælger, til den enkelte sag, de resterende medlemmer ud fra en kommunal liste, jf. VL § 105, stk. 2. Taksationskommissionen kan sammenlignes med Ekspropriationskommissionen ifm. statslige ekspropriationer.

Overtaksationskommission

Transportministeren nedsætter også Overtaksationskommissionen, der har til formål at efterprøve Taksationskommissionens erstatningskendelser. Overtaksationskommissionen består af fem medlemmer jf. VL § 106, stk. 2. Formanden skal, som ved Taksationskommissionen, have en juridisk kandidateksamen, derudover er der to faste medlemmer. De to sidste medlemmer udvælges til den enkelte sag af formanden ud fra en kommunal liste.

Der findes syv Overtaksationskommissioner i Danmark med hver sit geografiske område:

- Overtaksationskommissionen for Nord- og Vestsjælland
- Overtaksationskommissionen for Aarhus og Holstebro
- Overtaksationskommissionen for Hovedstadsområdet og Bornholm
- Overtaksationskommissionen for Roskilde, Sydsjælland og Lolland-Falster
- Overtaksationskommissionen for Fyn, Sønderjylland og Esbjerg
- Overtaksationskommissionen for Vejle og Ringkøbing
- Overtaksationskommissionen for Nordjylland og Viborg

[Taksationssekretariatet, s.d.]

Som nævnt i dette kapitel skal der ifølge GL § 73 ydes fuldstændig erstatning ifm. ekspropriation. Derfor er det nødvendigt at forstå de grundlæggende principper inden for værdi- og erstatningsfastlæggelse, da denne viden er nødvendig for at taksationsmyndighederne og domstolene kan træffe velovervejende afgørelser angående erstatningsfastlæggelsen. Følgende kapitel vil indeholde en gennemgang af disse principper.

Værdi- og erstatningsfastlæggelse 4

Værdi- og erstatningsfastlæggelse udgør centrale elementer i enhver ekspropriationsproces, idet der skal sikres fuldstændig erstatning til ejerne. For at kunne forstå gældende principper ifm. erstatningsfastlæggelsen, er det nødvendigt at have en forståelse for, hvordan der udregnes erstatning for det afståede og evt. ulemper.

Indenfor ekspropriation anvendes almindelige erstatningsretlige principper og disse principper er afgørende for erstatningens omfang [Jensen, 2004, s. 201]. Denne viden er nødvendig, idet at taksationsmyndighederne skal have værdimæssige og erstatningsretlige kompetencer for at kunne fastsætte erstatningen [Mølbeck et al., 2019, s. 489]. Grundprincippet for erstatning er som nævnt at ejeren (skadeslidte) skal stilles i samme økonomiske situationen, som før indgrebets indtræden. For at dette kan lade sig gøre, skal *“han 1) have sit fulde tab erstattet, men han må 2) ikke opnå nogen berigelse”* [Eyben og Isager, 2019, s. 361].

Da ejeren skal stilles i samme økonomiske situation, som før ekspropriationsindgrebet betyder det også at der ikke ydes erstatning af affektionstab. For at få erstatningen skal der være en årsagsforbindelse og adækvans. Det vil sige at der skal være en sammenhæng mellem ekspropriation og tabet samt at tabet er en *“påregnelig følge af skaden”* [Mølbeck et al., 2019, s. 118]. Ydermere er det ejerens pligt at begrænse sit tab mest muligt (også kaldet tabsbegrænsningspligt).

I forbindelse med ejerens tabsbegrænsningspligt skal denne agere økonomisk forsvarligt og vælge den billigste løsning for eksproprianten [Mølbeck et al., 2019, s. 303] [Jensen, 2006, s. 75]. Ejeren skal aktivt forsøge at mindske sit tab ved at udarbejde foranstaltninger for dette. Et eksempel kunne være at hvis en virksomhed eksproprieres, skal ejeren vurdere om det er mest fornuftigt at flytte virksomheden eller nedlægge virksomheden. [Mølbeck et al., 2019, s. 303]

4.1 Erstatning for afståede

I forbindelse med ekspropriation kan ejeren afstå hele sin ejendom (totalekspropriation) eller dele af den (delekspropriation). Dette skal erstattes, som følge af betingelsen i GL § 73 om fuldstændig erstatning. Erstatningens omfang skal fastsættes, hvor “*det eksproprieredes værdi [angives] i handel og vandel*”, jf. VL § 115, stk. 3 og EPL § 17 stk. 4.

Ifølge Faarup [2018] må overvejelser om anvendelse af brugsværdi og genanskaffelses værdi komme til udtryk under den øvrige erstatningsspecifikation [Faarup, 2018, s. 147]. Dette skyldes at erstatningen for afståede areal ifølge lovgivning skal angives i handel og vanden og dermed de priser “*der opnås ved salg af tilsvarende arealer i almindelig fri handel*” [Ibid.].

4.1.1 Handelsværdi

Som nævnt tages der oftest udgangspunkt i ejendommens værdi i handel og vandel, altså ejendommens hypotetiske handelsværdi på ekspropriationstidspunktet. Dette sker eks. ved erstatningsudmålingen på ekspropriationsforretningen, hvor der foretages en undersøgelse af priserne på det åbne marked ift. lignende ejendomme af den afståede (sammenligningshandler). Således foretages erstatningsudmålingen ud fra hvad “*en fornuftig køber må antages at ville have givet for pågældende ejendom i en handel på det frie marked*” [Christensen et al., 2020, s. 366-367].

Vurderingen af handelsværdien afhænger af konkrete faktorer, såsom de mulige anvendelsesmuligheder for ejendommen samt dens karakter og placering. For at give en indikation af prisniveauet kan tidligere retspraksis og vurderingspraksis fra ekspropriationer i nærområdet inddrages, sammen med sammenlignelige salgstransaktioner og i visse tilfælde den offentlige ejendomsvurdering. Normalt er det sammenligningshandler, der er afgørende for fastsættelsen af handelsværdien. Dette kræver dog, at der kan foretages troværdige/reelle sammenligninger, hvilket indebærer, at handelspunktet skal være tæt på tidspunktet for ekspropriationen og at ejendommene er sammenlignelige med hensyn til beliggenhed og karakter. [Mølbeck et al., 2019, s. 137-138]

4.1.2 Brugsværdi

Brugsværdien dækker over den afkastværdi som ejendommen har for ejeren. Brugsværdien omfatter den økonomiske værdi, som ejendommen har på grund af dens aktuelle eller potentielle brugsmuligheder. Hvis denne værdi er højere end handelsværdien er det brugsværdien der skal erstattes [Jensen, 2006, s. 78]. Oftest vil handels- og brugsværdi være identisk, da brugsværdien har indflydelse på ejendommens salgspris [Mølbeck et al., 2019, s. 128].

4.1.3 Genanskaffelsesværdi

Ved erstatningsfastsættelse vil ejeren ofte gøre gældende at denne skal stilles som hvis der ikke var foretaget en ekspropriation. Utopia hertil vil være at ejeren modtog en ejendom/areal der er identisk med det der er afstået. Dette er dog sjældent muligt, hvorfor der i stedet vil kunne gives en erstatning, der gør ejeren i stand til at anskaffe sig tilsvarende ejendom/areal vha. en genanskaffelsesværdi. Erstatning af genanskaffelsesværdi er dog problematisk, da denne værdi oftest vil være langt højere end handelsværdien, som jo netop er den der tages udgangspunkt i ifm. erstatningsfastsættelse. [Mølbeck et al., 2019, s. 133]

Genanskaffelsesværdien kan dog anvendes i situationer, hvor ejeren kan være forpligtet til at anskaffe sig en helt tilsvarende ejendom [Andersen, 1954, s. 766]. Situationer, hvor genanskaffelsesværdien erstattes er ifølge Eyben [1978] retlige (pligt) eller faktiske tvangssituationer. Det kan eks. være en ekspropriation af en ejendom til offentlige formål, hvor ejeren har en pligt til at fortsætte brugen, f.eks. kommunale daginstitutioner. Det kan også være en ekspropriation af private fortagender, hvor ejer er tvunget til at fortsætte, f.eks. hvis nogle af laderne ved en landbrugsejendom eksproprieres, så skal ejeren genanskaffe lignende lader for at kunne opretholde landbrugsdriften. . [Eyben, 1978, s. 81]

4.1.4 Servitutpålæg

I forbindelse med gennemførelsen af et ekspropriationsanlæg, f.eks. jernbaneanlæg, metro eller ledningsanlæg, vil ejendomme ofte blive pålagt tilstands- og rådighedsservitutter. Dette kan være eldriftservitutter, som pålægges ejendomme ifm. jernbaneanlæg. Eldriftservitutten indeholder bl.a. restriktioner for, hvordan området langs banen må beplantes, bebygges, og hvor hegn og master må placeres. Formålet med disse begrænsninger er at minimere risikoen for ulykker som følge af nedfaldne køreledninger og “*kontakt til de*

spændingsførende dele af køreledningsanlægget” [Mølbeck et al., 2019, s. 229]. Pålagte servitutter indeholder dermed bestemmelser, der skal respekteres ifm. drift og vedligeholdelse af anlægget. Erstatningen for servitutpålægget svarer til den værdiforringelse der sker på ejendommen. [Ibid.]

For at udmåle erstatning skal der foretages en konkret vurdering af servituttens betydning for ejendommens anvendelse og derved handelsværdi [Mølbeck et al., 2019, s. 230]. Der findes dog eksempler på at servitutter er så indgribende, at det servitutbelagte areal skal behandles, som var der tale om en arealafståelse [Ibid. s. 231].

Der findes også ensartede servitutpålæg, som ifm. erstatningsudmålingen er standardiseret. I disse situationer vil der inden for taksationspraksis være udviklet en række principper og retningslinjer, hvorfor behandling af sådanne sager kan forenkles eller helt undgås. Derudover kan der i disse tilfælde fastsættes en ens erstatning for alle ejendomme i samme område. Det vil sige at der tages udgangspunkt i den samme jordpris også selvom der er konkrete forskelle på ejendommene. [Mølbeck et al., 2019, s. 231-232]

Et eksempel på dette, kun være at kommunen skulle etablere en nyt jernbaneanlæg. I den forbindelse skal der tinglyses servitutter på alle omkringliggende ejendomme, så kommunen har mulighed for at vedligeholde anlægget. Et ensartede servitutpålæg på alle ejendommene ville være fordelagtigt i denne situation, da der ikke er behov for individuelle ejendomsvurderinger samt -forhandlinger.

4.2 Erstatning for øvrige tab

Udover erstatning for afståede arealer kan der også ydes erstatning for øvrige tab som er medført af ekspropriationen. Dette fremgår af VL § 115, stk. 3 og EPL § 17, stk. 4; *“...såfremt der påføres ejeren eller andre berettigede andet økonomisk tab, angives erstatningen herfor som en særlig post”*.

Dette betyder at erstatning for evt. ulemper som midlertidig arealafståelse, defigurering samt flytteudgifter mv., ikke medregnes i arealerstatningen. Ulemperne kan som nævnt i kapitel 3 opdeles i midlertidige, varige og naboretlige.

4.2.1 Midlertidige ulemper

Midlertidige ulemper dækker f.eks. over tab af beplantning, driftomlægning og midlertidig arealafståelse [Mølbeck et al., 2019, s. 119]. Erstatning for disse opstår ifm. gennemførelsen af ekspropriationsanlægget [Ibid. s. 216].

Midlertidig arealafståelse dækker over midlertidig arbejdsplads ifm. ekspropriationsanlægget. Erstatningen herfor skal dække det tab ejeren lider, ved ikke at kunne disponere over arealet [Mølbeck et al., 2019, s. 216]. Derudover kan ejeren få erstatning for tab af afgrøder. Her vil der foretages en konkret vurdering af arealets størrelse med udgangspunkt i et standarderstatningsbeløb pr. m² for diverse afgrøder. [Ibid.]

Tab af beplantning og haveforstyrrelse kan også erstattes. Erstatningen vil ofte være tilsvarende til de omkostninger der er ifm. køb af nye planter mv. [Mølbeck et al., 2019, s. 217]. Hertil skal det nævnes at der ifm. fjernelse af store, gamle træer ikke opgøres med markedsværdien af tilsvarende træer, men opgøres med udgangspunkt i omkostningerne for *“yngre træer af tilsvarende art med tillæg af udgifter til plantning”* [Ibid. s. 217-218].

4.2.2 Varige ulemper

Varige ulemper omhandler derimod f.eks. ejendomsformindskelse og defigurering [Mølbeck et al., 2019, s. 119]. Dette kommer særligt til udtryk ifm. landbrugsmæssige gener.

Når et vejanlæg gennemskærer en landbrugsejendom, og dermed ændrer og forringer markformerne, kan ejeren få erstatning for den såkaldte defigurering. Først og fremmest får ejeren erstatning for det afståede areal til ekspropriationsanlægget, men der skal også udbetales erstatning for varige driftulemper grundet ekspropriationsanlægget. Erstatningen skal dække udgiften forbundet med at marken er mere tidskrævende at dyrke. Dette fastsættes normalt som en forringelse af jordens værdi med et beløb pr. m², men der skal altid foretages en konkret vurdering. [Mølbeck et al., 2019, s. 219]

4.2.3 Naboretlige ulemper

Naboretlige ulemper dækker over dominans, støv og støj mv. og kan også gives til naboer af ekspropriationsanlægget, der berøres af ulemper [Mølbeck et al., 2019, s. 119]. Indenfor lovgivning findes der en række regler som skal sikre at beskytte naboer mod gener. Dog findes den uskrevne naboret, som er et dommerskabt sæt regler. [Ibid. s. 237]

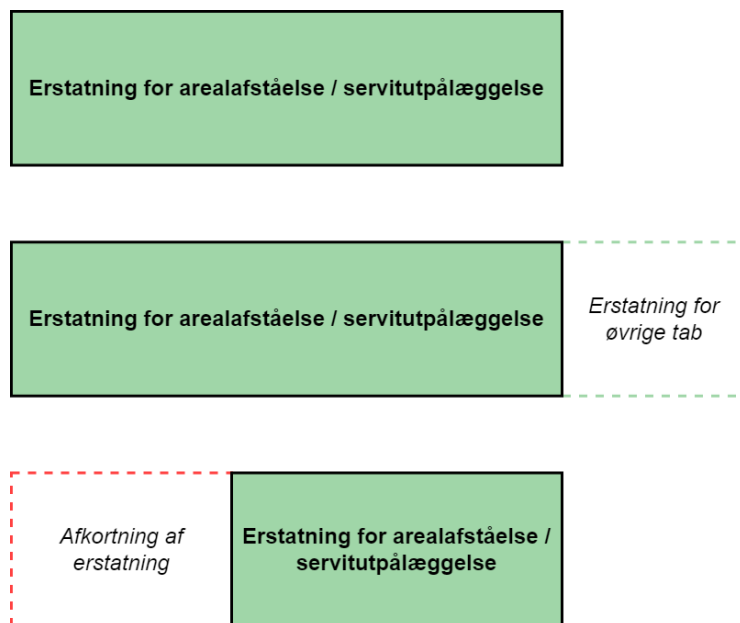
I den uskrevne naboret gælder det, at naboer “*som udgangspunkt ikke skal finde sig i gener, der overskrider det, der kaldes den naboretlige tålegrænse – og skal man undtagelsesvist finde sig i generne, har man krav på erstatning*” [Mølbeck et al., 2019, s. 237]. Dermed gælder at hvis generne overstiger tålegrænsen for, hvad der er forventeligt (og rimeligt), har denne krav til erstatning.

Tålegrænsen har hidtil været defineret som ulemper der i “*væsentlig grad overstiger, hvad der er sædvanligt efter områdets beskaffenhed*”, men i nyere retspraksis er det blevet fastlagt at målestokken for overskredet tålegrænse er samfundsudviklingskriteriet [Jensen, 2006, s. 97] [Mølbeck et al., 2019, s. 242]. Dette betyder også at tålegrænsen er forskellig alt efter om det omhandler et villaområde, erhvervområde eller på landet [Jensen, 2006, s. 97]. Naboretlige ulemper kan opdeles i varige og midlertidige. Varige naboretlige ulemper kan f.eks. være øget færdsel og indbliksgener, hvor midlertidige naboretlige ulemper kan være midlertidige støjgener ifm. anlægsarbejde eller tab som følge af vejarbejde.

Den berørte nabo skal selv anmode om behandling af naboretlige klager. For at kunne stille krav, er det en forudsætning at anlægget er gennemført som følge af en ekspropriation. Derudover gælder der en tidsmæssig frist, hvis ekspropriationen er sket pga. EPL. De naboretlige krav skal være fremlagt for Ekspropriationskommissionen inden for ét år efter anlæggets fuldendelse, jf. EPL § 21, stk. 1, 2. pkt. Hvis tidsfristen ikke overholdes eller at den nævnte forudsætning ikke er overholdt, kan spørgsmålet ikke indbringes for taksationsmyndighederne, men skal til domstolene. Er betingelserne opfyldt kan ejeren frit vælge om der skal ske en påkendelse ved taksationsmyndighederne eller domstolene. [Mølbeck et al., 2019, s. 495-496]

Ifølge VL § 113, har ekspropriannten pligt til at forelægge de naboretlige klager der skulle opstå for taksationsmyndighederne, ligegyldigt om ekspropriannten finder kravene uegnet eller ubegrundet. Dog har kommissionerne ikke pligt til behandling af disse krav. Det er altså kommissionen der suverænt afgør om en sag er egnet til påkendelse. Der kan være forskellige årsager til at kommissionen ikke behandler naboretlige ulemper, f.eks. at ekspropriationsanlægget ikke er etableret og i drift. I sådanne tilfælde vil det være svært at vurdere graden af generne, men det er muligt at påklage igen, når ekspropriationsanlægget er taget i drift. Derudover kan der være krav som er af sådan karakter at kommissionen vurderer at sagen bør behandles ved domstolene. [Mølbeck et al., 2019, s. 496]

En ejer er gennem GL § 73 sikret fuldstændig erstatning, som sikrer at ejeren ikke bliver påvirket økonomisk ifm. ekspropriation. Der kan dog opstå situationer, hvor det er nødvendigt enten at afkorte eller tillægge yderligere erstatning, for at sikre at ejeren opnår fuldstændig erstatning. I et forsøg på at illustrere dette, er nedenstående figur 4.1 dannet.



Figur 4.1. Fuldstændig erstatning.

Figuren er opdelt i tre “bokse” for at illustrere, hvordan ejer sikres den fuldstændig erstatning ifm. ekspropriation. Det udledes af afsnit 4.1 og 4.2, at der kan gives erstatning til ejer pba. det afståede og/eller eventuelle øvrige tab. “Erstatning for øvrige tab” er illustreret som et tillæg i figur 4.1, da der som udgangspunkt ved ekspropriation gives erstatning for det afståede areal, hvortil der kan være tilfælde hvor der yderligere tildeles erstatning ifm. en række ulemper som måtte opstå ifm. ekspropriationsanlægget. Det skal dog påpeges at der kan være situationer, hvor ejer kun tildeles en erstatning for de øvrige tab som ekspropriationsanlægget medfører, men at der typisk er tale om erstatning for det afståede areal ved ekspropriation ved letbanesager.

Da erstatningsretten søger at sikre en retfærdig compensation til ejendomsjere, der påvirkes af ekspropriation, er det er også vigtigt at tage hensyn til enhver værdiforøgelse, som ekspropriationsanlægget måtte medføre. Ifølge almindelig erstatningsret fradrages fordele erstatningen, da ejeren ikke må opnå berigelse som følge af erstatningen [Jensen, 2004, s. 211]. Dette er illustreret af det nederste boks i figur 4.1, hvor der er fradraget af den samlede erstatning. Omdrejningspunktet for projektet er *Syd for Elev*-sagen, som omhandler

Aarhus Letbane. En af de fordele der opstår ifm. letbanesager er stationsnærheden. Stationsnærheden kan medføre en fordel for stationsnære ejendomme. Her kan der eksempelvis henvises til rapporten “Ring 3 - letbane eller BRT?”, hvor det er angivet at etableringen af en letbane kan medføre til betydelige værdigstigninger for stationsnære boliger/arbejdspladser [COWI A/S, 2010a, s. 57-58]. Princippet kaldes, jf. kapitel 1, *compensatio lucri cum damno* (fradrag for fordele). For at forstå hvilken betydning fordelene har for erstatningsudmålingen vil der i det følgende kapitel være en gennemgang af hvilke kriterier der anvendes til at fastlægge fradragets omfang, og hvordan gældende lovgivning og retspraksis behandler dette spørgsmål.

Fradrag for fordele 5

Et ekspropriationsanlæg kan medføre en række fordele, som kan opveje ejeres tab ifm. ekspropriation. Da der er krav om at ejere udelukkende skal kompenseres for sit tab, kan det være nødvendigt at afkorte erstatningen, således ejere ikke opnår en berigelse af erstatningen. Dette kapitel vil derfor belyse kriterierne for at kunne afkorte erstatningen samt gældende ret inden for fradrag for fordele.

Kravet om fuldstændig erstatning indebærer som tidligere nævnt, at ejer skal stilles i den samme økonomiske situation, som vedkommende ville have været i, hvis ekspropriation ikke var hændt. Derved skal erstatningen sikre, at ejerens formue er intakt og at vedkommende hverken opnår en forringelse eller berigelse, som følge af erstatningen. Som tidligere nævnt i kapitel 4 følger ekspropriationserstatningen det almindelige erstatningsretlige princip om fradrag for fordele: *compensatio lucri cu damno*, hvilket indebærer at erstatningen fastsættes mht. de værdiforøgelser ekspropriationsanlægget kan medføre. En værdiforøgelse opstår, hvis ejer enten opnår en indtægt eller undgår en udgift, der helt eller delvist opvejer den skade ekspropriationsanlægget medfører. I forbindelse med letbanesager kan en ejendom eksempelvis opnå en værdiforøgelse pba. den stationsnærhed letbaneanlægget medfører. Fradrag til fordele finder kun anvendelse ved delekspropriationer, da det er påkrævet, at der efter ekspropriation er en restejendom tilbage, der kan høste den værdiforøgelse ekspropriationsanlægget medfører. Derfor kan der ikke opnås fradrag ved fordele, hvis ejer skal overdrage hele sin ejendom (totalekspropriation). [Mølbeck et al., 2019, s. 309]

For at klarlægge gældende ret vedr. fradrag for fordele vil der først undersøges den eksisterende retstilstand indenfor emnet. Dernæst vil ekspropriationsbetænkningen undersøges, sondringen mellem det lovbestemte og ulovbestemte område samt specifikke og generelle fordele. Til sidst vil det undersøges, hvilke kriterier der er nødvendige for at der kan foretages fradrag for fordele samt andre relevante afgørelser indenfor emnet.

5.1 Lovgrundlaget

I afsnit 3.2 og 3.3 blev der præsenteret to forskellige processer til erstatningsfastlæggelsen; ekspropriationsprocessen ifm. kommunale ekspropriationer (VL) og statslige ekspropriationer (EPL). De to ekspropriationsprocedurer ligner primært hinanden, der er dog en betydelig forskel, hvilket bemærkes i VL's beregningsregler for erstatningsfastlæggelsen, jf. VL § 103, stk. 2 (tidligere VL § 51, stk. 2). Denne paragraf i VL indholder et fradragshjemmel ifm. erstatningsfastlæggelsen, hvilket EPL ikke besidder. Med andre ord findes der et ulovbestemt område, hvor der er ikke er en generel regel om fradrag for fordele (jf. EPL) og et lovbestemt område, hvor der er en generel regel om fradrag for fordele (jf. VL § 103, stk. 2). Fradragshjemmelen i VL er formuleret som følgende:

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

Af bestemmelsens ordlyd fremgår det, at der skal foretages fradrag for fordele, når restejendommen opnår en værdiforøgelse grundet ekspropriationsanlægget. Det er værd at bemærke at ordet *skal* anvendes i bestemmelsen, hvilket giver anledning til spørgsmålet, hvorvidt erstatningen afkortes i alle sager, hvor det principielt er muligt. Dette hænger sammen med kravet om fuldstændig erstatning (jf. GL § 73), at en ejer kun skal kompenseres i det omfang, at vedkommende stilles i samme økonomiske situation, som hvis ekspropriationen ikke var hændt. Rækkeviden for anvendelsen af fradrag for fordele drøftes dog i den juridiske teori, hvor der bl.a. kan henvises til Eybens opfattelse om, at der ikke foretages fradrag for fordele i det omfang, som loven tillader i praksis. Denne opfattelse begrundes han skyldes: *“en fornemmelse af, at man derved skaber en ulighed mellem dem, der uden at være expropriater, opnår fordele uden at skulle yde vederlag herfor og dem, der som expropriater må betale vederlag herfor i form af nedsat erstatning”* [U.1970B.114, s. 116]. Dette understøttes også af JAH, hvilket påpeger at de som anlægsmyndighed ikke gør fradragsspørgsmålet gældende ved “Hr. og Fru Jensen” der kun får eksproprieret 20 m² som følge af anlægget (jf. bilag B). Derimod gør de kun fradragsspørgsmålet gældende,

hvis beløbet er over en bestemt størrelse og typisk kun mod erhvervsvirksomheder eller udviklere (jf. bilag B). I praksis ses der en tendens til at rimelighedsprincippet spiller en afgørende faktor omkring fradragsspørgsmålet og at der i praksis ikke foretages en ubegrænset afkorting af erstatninger.

Det er af bestemmelsens ordlyd ikke angivet, om fradragsspørgsmålet kun gør sig gældende ved areal- og/eller ulempeerstatninger. Derfor giver den pågældende lovbestemmelse mulighed for at afkorte erstatningen, uanset hvilken værdiforringelse erstatningen for restejendommen dækker over. Her kan der bl.a. henvises til Mølbeck et al. [2019], hvor der står at erstatningen kan afkortes, “(...) i areal- og ulempeerstatninger” [Mølbeck et al., 2019, s. 311]. Desuden udleder bestemmelsen heller ingen specifik grænse for, hvornår ejendomme kan opnå en sådan værdiforøgelse. Hertil skal der kigges imod rets- og taksationspraksis, der er nærmere behandlet i afsnit 5.3-5.6. Til sidst fremgår det også af bestemmelsens ordlyd, at erstatningen helt kan bortfalde, hvis ekspropriationsanlægget medfører en større økonomisk fordel for restejendommen, end det tab anlægget påfører ejendommen.

Selvom der ikke er hjemmel for at foretage fradrag for fordele i EPL, så sker det stadig i praksis for statslige ekspropriationer. I følgende afsnit undersøges ekspropriationsbetænkningen, idet den omtaler hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele ifm. EPL og hvordan der skal sondres mellem det lovbestemte og ulovbestemte område.

Ekspropriationsbetænkningen (KBET 1963 nr. 330)

Ministeriet for Offentlige Arbejder nedsatte en kommission d. 14. februar 1956, hvis formål var at undersøge om de pågældende regler for erstatningsfastlæggelsen var udformet, således princippet om fuldstændig erstatning fra GL § 73 blev opfyldt. I den forbindelse blev fradrag for fordele også undersøgt, da der var overvejelser om at indsætte en generel regel om fradrag for fordele i EPL. Kommissionen udarbejdede i denne sammenhæng ekspropriationsbetænkningen i 1963, der indeholdte et udkast til et lovforslag for EPL. Kommissionen fandt det ikke rigtigt, at skulle indsætte en generel regel om fradrag for fordele. Dette begrundede de med, at det krævede en samlet enhedsvurdering af de fordele og ulemper ekspropriationen måtte medføre restejendommen for den enkelte sag. At kommissionen ikke indsatte en generel regel om fradrag for fordel, var dog ikke et udtryk for at fradrag ikke skulle foretages i forbindelse med EPL. [KBET 1963 nr. 330, s. 5-6 og 47]

I denne sammenhæng blev der udtalt følgende i betænkningen:

“Ved ekspropriationer, der omfattes af udkastet, vil fradrag for fordele derfor fremtidigt kun kunne foretages i det omfang, hvori det tør antages, at dette har kunnet ske uden særlig lovhjemmel, eller hvor en sådan måtte foreligge.” [KBET 1963 nr. 330, s. 47]

Af kommissionens udtalelse kan det udledes, at der i betænkningen sondres mellem ekspropriationer, hvor der enten findes eller ikke findes lovhjemmel til at foretage fradrag for fordele [Mølbeck et al., 2019, s. 313]. Med andre ord varierer mulighederne for at foretage fradrag for fordele afhængigt af, om ekspropriationen foretages pba. det ulovbestemte område (jf. EPL) eller lovbestemte område (jf. VL § 103, stk. 2). Endvidere blev der også anført en anden sontring i betænkningen, hvilket er forskellen mellem specielle og generelle fordele. Denne sontring blev benævnt i følgende udsagn:

“Adgangen til at foretage fradrag i erstatningen for indvundne fordele synes ved en umiddelbar betragtning rimelig, når spørgsmålet bedømmes isoleret i relation til den enkelte ejendom. Er der tale om generelle fordele, opnår andre ejendomme, som ikke berøres af ekspropriationerne til det pågældende anlæg eller den pågældende foranstaltning, imidlertid en lignende værdiforøgelse, og der synes ikke at kunne gives en rationel begrundelse for en sådan forskelsbehandling.” [KBET 1963 nr. 330, s. 46]

Derved betragtes “specielle fordele” for at være de fordele den enkelte ejendom opnår og af den årsag medfører et fradrag i erstatningen. De “generelle fordele” er derimod, når andre ejere der ikke er berørt ifm. ekspropriationsanlægget også opnår fordelene. Der opstår et praktisk problem vedrørende rimeligheds- og lighedshensynet, når der er tale om generelle fordele. Enten kan det virke urimeligt, at eksproprietanten skal yde en dobbelterstatning når ekspropriationsanlægget medfører ejeren en fordel. Omvendt kan det virke urimeligt for ejeren, hvis flere grundejere også nyder godt af værdistigningen uden at afstå et areal ifm. ekspropriationen [Jensen, 2004, s. 212]. I indledningen (jf. kapitel 1) blev det påpeget, at der ville være fokus på letbanesager, og derfor vil specielle fordele ikke yderligere blive undersøgt. Dette skyldes, at letbanesager skaber en generel fordel pba. af den stationsnærhed ekspropriationsanlægget medfører, hvilket gavner flere ejere end blot

dem, der afstår deres arealer (jf. bilag B). Tvivlsspørgsmålet om hvorvidt der kan foretages fradrag for generelle fordele vil blive behandlet senere i afsnit 5.3. I de følgende afsnit vil det lovbestemte og ulovbestemte område undersøges med henblik på at klarlægge, hvordan retstillingen forholder sig til spørgsmålet om fradrag for fordele.

5.2 Det ulovbestemte område

Det ulovbestemte område følger den ovennævnte betragtning fra betænkningen (jf. KBET 1963 nr. 330) om, at der kan fradrages vedr. specielle fordele, men ikke fordele af generel karakter. Dette fremgår af nedenstående afgørelse *Dobbeltspor*. Det skal dog påpeges, at der kun er et ganske få antal afgørelser, hvor der ikke har været hjemmel til at foretage fradrag for fordele. Manglen af nyere praksis skyldes, at de fleste anlægslove i dag henviser til VL § 103, stk. 2 og derigennem indeholder lovhjemmel til at foretage fradrag for fordele [Mølbeck et al., 2019, s. 317].

KFE 2000.276 - *Dobbeltspor*

Afgørelsen omhandler en ekspropriation ifm. etablering af et dobbeltspor for banestrækningen Ballerup-Frederikssund. I sagen lagde banestyrelsen (eksproprianten) vægt på at ekspropriationsanlægget ville medføre en betydelig værdistigning til restejendommen, da dobbeltsporet ville medvirke til en større S-togsdrift og da der vil etableres en S-togsstation nær ejendommen. Ledøje-Smørum Kommune var ejer af den eksproprieret ejendom og gjorde det gældende at de ikke fandt grundlag til at foretage fradrag i erstatningen for fordele. Ekspropriationskommissionen vurderede, at værdistigningen for restejendommen ville være så væsentlige, at den ville overstige de ulemper, der blev medført af ekspropriationsanlægget. Ekspropriationskommissionen fandt, at erstatningen helt skulle bortfalde, hvorimod Taksationskommissionen ikke fandt det realistisk at fradrage for fordele og argumenterede det med:

“Som erkendt af kommunen kan det ikke afvises, at arealet på længere sigt - eventuelt efter ændring af lokalplanens bestemmelser om udnyttelsen - kan få tilført en vis merværdi, der kan tilskrives anlægsprojektet, men denne værdiforøgelse vil efter Taksationskommissionens opfattelse i så fald gælde så generelt for området, at der ikke er grundlag for at bringe den til fradrag i erstatningen.” [KFE 2000.276, s. 7-8]

Taksationskommissionen fandt ikke belæg for at der kunne foretages fradrag for fordele, idet fordelene blev vurderet til at være af generel karakter. Derfor fastsatte Taksationskommissionen en erstatning på 200 kr. pr. m². Udover at sagen viser en manglende enighed blandt kommissionerne blev det implicit begrundet af Taksationskommissionens kendelse, at erstatningen ikke kan afkortes ved generelle fordele, hvis der ikke foreligger den fornødne hjemmel. I denne sammenhæng kan der også henvises til *Forum*-sagen, hvor det også blev vurderet at der ikke kunne foretages fradrag for fordele pga. manglende hjemmel hertil (jf. Lov om Ørestaden m.v.) [Jensen, 2004, s. 215].

Der er en undtagelse, hvor der uden lovhjemmel konsekvent kan foretages fradrag for generelle fordele [Jensen, 2004, s. 214]. Det er når fordele og ulemper er af samme art. Her kan der bl.a. henvises til kendelserne KFE 2004.142 og KFE 2005.236, hvor ældre el-anlæg blev udskiftet med nye, der medvirkede til en nedsættelse af ekspropriationserstatningen af hensyn til de fordele, der var forbundet med nedtagningen af de gamle anlæg.

5.3 Det lovbestemte område

Det lovbestemte område omhandler de ekspropriationslove, hvori der er hjemmel til at foretage fradrag for fordele ifm. erstatningsudmålingen. De fleste love, hvor kommunalbestyrelsen er anlægsmyndighed (f.eks. PL § 50, stk. 2 og ML § 61, stk. 2) samt anlægslove (f.eks. LA § 22, stk. 4 og CL § 13) henviser til VL's regler om erstatningsfastlæggelse.

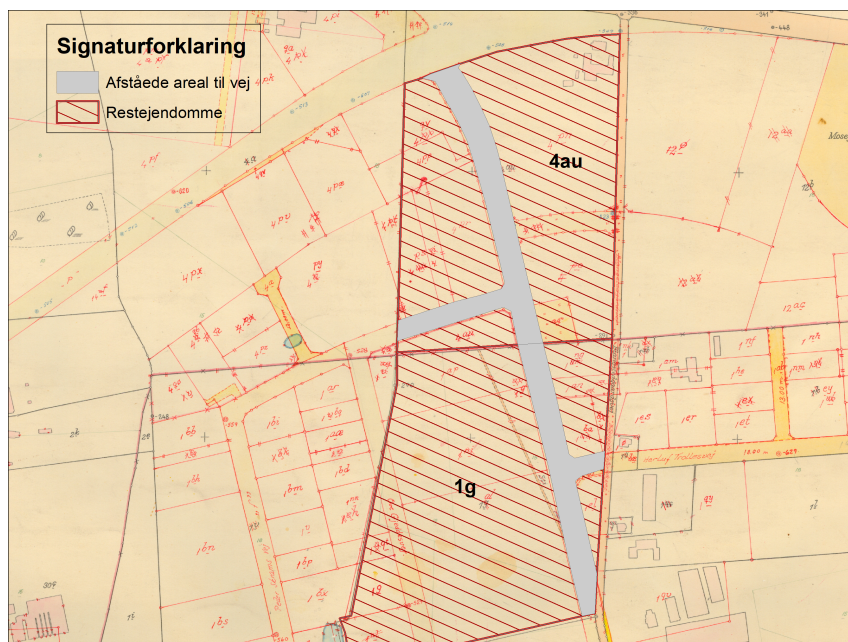
Generelt anlægges der ingen tvivl om, at der kan afkortes for specielle fordele, men samme gør sig ikke gældende for generelle fordele [Eyben, 1986, s. 206]. Af bestemmelsen i VL skelnes der ikke mellem generelle og specielle fordele og derfor må denne formulering principielt betyde at der kan fradrages for begge tilfælde. Dette anføres også af Jensen [2006] i følgende udsagn:

“I en række love er der imidlertid påbudt, at der skal foretages afkortning for fordele, smh. vejlovens § 51, stk. 2, og dette indebærer at der må ske afkortning også for generelle fordele, da der ikke er behov for lovhjemmel for afkortning med hensyn til specielle fordele” [Jensen, 2006, s. 76]

Denne fortolkning er tiltrådt i U. 1970.135/2H (Blangstedgård), hvilket også er kendt som den ledende dom vedr. fradrag for fordele [Mølbeck et al., 2019, s. 314]. Sagen vil af denne årsag analyseres i det følgende afsnit:

U. 1970.135/2H - Blangstedgård

Sagen omhandler vejmyndighedens (Odense Kommune) beslutning om at ekspropriere ca. 9200 m² til etableringen af den nye Blangstedgaardsvej med tilhørende forbindelsesveje over matr.nr. 1g og 4au. Af det angivet areal, blev der eksproprieret 22 m til den nye Blangstedgaardsvej og 18 m til forbindelsesvejene. Yderligere skulle der pålægges et vejbidrag, svarende til 15 m, til de arealer der tilgrænsende vejen. Omfanget af ekspropriationen er illustreret af nedenstående figur 5.1.



Figur 5.1. Figuren illustrerer ekspropriationen af matr.nr. 1g og 4au til etableringen af den nye Blangstedgaardsvej. Egenproduktion af beskrivelser fra U.1970.135/2H og med data udleveret af SDFI.

Taksationskommissionen nægtede ejeren erstatning, idet det blev vurderet, at ekspropriationsanlægget medvirkede til en så væsentlig værdiforøgelse af restejendommen ikke længere var berettiget til erstatning. Denne kendelse blev stadfæstet af Overtaksationskommissionen. Flertallet af kommissionen fandt at erstatningen for de eksproprierede arealer skulle bortfalde fuldstændigt, mens et mindretal (bestående af Kommissionens formand) fandt at værdiforøgelsen også skyldtes, at der var en forventning om at arealerne blev overført fra mellemzone til inderzone (i dag kaldet byzone). I sagen havde kommissionen skønnet jordprisen til at være ca. 12 kr. pr. m², men med en forventning om at denne kvadratme-

terpris ville stige til ca. 28 kr. pr. m² efter vejanlæggets gennemførelse og ejendommens forventede overførelse til inderzone. I sagen er der dog ikke angivet, hvad der lagde til grund for kommissionens skøn. På baggrund af mindretallets vurdering, tilkendte formanden en nedsat erstatning, hvilket indebar at ejeren ikke skulle pålægges det før omtalte vejbidrag.

Sagen blev anket til byretten, men kilden indholder ikke noget yderligere information omkring hvad retten vurderede og lagde grund for deres vurdering. Efterfølgende blev sagen dog anket til Østre Landsret, idet sagsøger (ejeren) nedlagde påstand om frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb. Sagsøger mente at Odense Kommune skulle yde erstatning for det afgivende areal til en jordpris på 16 kr. pr. m², hvilket var den handelsværdi landsskatteretten værdiansatte. Kravet om den forhøjede værdiansættelse, var dog kun omhandlende vejens yderligere bredde af 7 m. Denne begrundelse fandt sagsøger af: “(...) vejregulativets § 18, at kommunen ved beregning af bidrag til belægning på sådan vej regner med en vejbredde på 15 m som maksimum for, hvad grundejerne skal bidrage til” [U. 1970.135/2H, s. 5]. Yderligere mente sagsøger, at værdistigning kun skulle beregnes som følge af ekspropriationsanlægget og ikke pba. arealernes overførelse til inderzone. Sagsøger havde også udtalt, at der ingen interesse var for den projekterede vejforlægning, da der allerede var en vejforbindelse til hovedlandevejen ad den pågældende Blangstedgårdsvej. Sagsøgte (Odense Kommune) lagde påstand om at Overtaksationskommissionens afgørelse skulle stadfæstes, idet at ekspropriationsanlægget medvirkede til en væsentlig værdiforøgelse. Denne påstand var Landsretten enig i og valgte derfor at stadfæste Overtaksationskommissionens afgørelse pba. følgende:

“Retten finder efter det oplyste at måtte lægge til grund at der dels ved vejanlægget dels ved overførsel til inderzone er tilført restejendommen en betydelig værdiforøgelse, og retten finder ikke grundlag for at tilsidesætte de af overtaksationskommissionen foretagne værdiansættelser. (...) at vejanlægget også har tilført de omliggende ejendomme en værdiforøgelse? ikke findes i sig selv at kunne begrunde en erstatningspligt for sagsøgte over for sagsøgerne (...)” [U. 1970.135/2H, s. 6]

Det er værd at bemærke fra sagens afgørelse, at Landsretten egentlig giver udtryk for at der kan foretages fradrag for generelle fordele. Dette kan udtrækkes fra overstående citat, hvor Landsretten angiver at vejanlægget også havde medført en værdiforøgelse for andre ejendomme end sagsøgers og at dette ikke i sig selv medfører erstatningspligt for Odense Kommune.

Sagen blev yderligere anket til Højesteret, hvor sagsøger (ejer) nedlagde samme påstand om frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb. Et flertal på fire dommere mod tre afgjorde at der skulle betales et erstatningsbeløb på 40.000 kr. til ejeren, hvor de resterende tre dommere dissenterede denne afgørelse. Mindretallet af dommerne mente derimod at den tidligere afgørelse fra Østre Landsret burde stadfæstes. Denne betragtning antog mindretallet, idet at ekspropriationen af vejanlægget og inddragelsen til inderzone skulle betragtes som en samlet enhed, da vejanlægget var en nødvendighed for ejendommene blev inddraget i inderzone.

Det skal påpeges, at alle syv dommere var enige om at der skulle foretages fradrag for fordele, og restejendommen både ville opnå en værdiforøgelse forårsaget af ekspropriationsanlægget samt ejendommens overførsel til inderzonen. Flertallet af dommerne fastslog dog, at der kun kunne fradrages for de fordele ekspropriationsanlægget medførte og ikke de vedr. plangrundlagets inddragelse af arealet i inderzone. Flertallet af dommere var inddelt i to interne grupper bestående af *Lorenzen og Spleth* og *Trolle og Pedersen*. Lorenzen og Spleth udtalte at ekspropriationsanlægget var mere omfattende end nødvendigt, da det blev antaget at restejendommens værdistigning også ville være opnået, hvis anlægget var af mindre omfang. Derimod udtalte Trolle og Pedersen, at selvom det var vurderet at vejanlægget ville bidrage til en værdistigning af restejendommen, så var denne værdistigningen ikke af sådan en størrelse, at erstatning fuldstændigt skulle fradrages. På baggrund af disse vurderinger tilkendte begge dommerpar et erstatningsbeløb på 40.000 kr., hvilket også var beløbet Højesteret tildelte ejeren som erstatning.

Ved første øjekast kunne det godt vurderes at sagen ikke havde en høj præjudikatværdi, idet at kendelsen havde en stærk dissens ved tre dommer mod fire. Det er dog essentielt at bemærke, hvad dommerne var uenige omkring. Dommerne var som sagt ikke uenige om, hvorvidt der skulle foretages fradrag for fordele. Der var en klar enighed om at restejendommen både ville opnå en værdiforøgelse forårsaget af ekspropriationsanlægget samt ejendommens overførsel til inderzonen. Desuden var der også enighed om, at værdiforøgelse måtte komme til afkortning efter den dagældende Vejbestyrelseslov § 26, stk. 2 (nu VL § 103, stk. 2), selvom anlægget også medførte en værdiforøgelse for andre ejendomme. Derved kan det ifølge Jensen [2004] siges at, "*Højesteret har således accepteret afkortning for generelle fordele, og dermed en vis grad ulige behandling*" [Jensen, 2004, s. 212]. Derimod er uenigheden relateret til, hvad der bør lægge grund for afkortningen i erstatningen. Flertallet af dommerne afviste, at ekspropriationserstatningen

kunne afkortes som følge af de værdistigninger en ejer ville opnå ifm. planændringerne. Derved kan det udledes for *Blangstedgård*-sagen, at der kun kan fradrages for den opnåede værdistigning fra ekspropriationsanlægget og kun i det omfang af anlægget, der er en forudsætning for ejendommens udvikling. Således er det et krav, at der skal være en konkret årsagssammenhæng mellem ekspropriationsanlægget og ejendommens værdistigning. Kravet om årsagssammenhæng bliver også benævnt i den juridiske litteratur, som værende en af de kriterier der skal være opfyldt for at erstatningen kan afkortes. Disse kriterier vil gennemgås i det følgende afsnit.

5.4 Kriterier for fradrag for fordele

Før at der er grundlag for at foretage fradrag for fordele, skal følgende tre kriterier være opfyldt:

“(...) 1) har en nærmere forbindelse med tabet, 2) er forårsaget af den ansvarsbærende faktor (årsagssammenhæng) på 3) en påregnelig måde (adækvans).”

[Mølbeck et al., 2019, s. 309]

Det første kriterie skal sikre en retfærdig erstatningsfastlæggelse ifm. ekspropriationen. Hvis der ikke var en nærmere forbindelse mellem fordelen og tabet, kunne det antages at der vil opstå urimelig situationer, hvor ejere ikke kompenseres for den fuldstændige erstatning.

I kravet om årsagssammenhæng ligger der, at der skal være en årsagsforbindelse mellem ekspropriationsanlægget og værdiforøgelsen. Med andre ord skal fordelene være forårsaget pba. etableringen af ekspropriationsanlægget [Eyben, 1986, s. 208]. Oftest vil der ikke være anledning til tvivl vedr. spørgsmålet om årsagsforbindelse, men nedenstående kendelse fra Overtaksationskommissionen er en undtagelse for dette:

MAD 2017.518 - (*Bilforretningen*)

Sagen omhandler erstatningfastlæggelsen af en bilforretnings udstillingsareal på 70 m², der blev eksproprieret mhp. at kunne etablere et fortov og cykelsti til den eksisterende vej. Anlægsmyndigheden (Silkeborg Kommune) udtalte at ændringerne af vejforholdene ville medføre en værdiforøgelse for ejendommen, da ændringerne måtte medvirke til en forøgelse af trafikken foran bilforretningen. Kommunen argumenterede også for, at ejendommen ville opnå fordel af den generelle udvikling i området. Her blev der henvist til åbningen af

Silkeborgsmotorvejen, hvoraf der ca. 600 meter fra det eksproprieret området blev etableret en tilslutning. Derimod påstod ejer, at ekspropriationsanlægget ikke medførte en fordel for ejendommen, idet vedkommende mistede et udstillingsareal med plads til 8-9 biler. Overtaksationskommissionen afviste at der var grundlag for at foretage fradrag for fordele. Denne vurdering byggede på, at kommissionen ikke fandt grundlag for at det etablerede fortov og cykelsti forøgede bilforretningens ejendomsværdi nævneværdigt og at fordelene for motorvejtillslutningen ikke var forårsaget af ekspropriationsanlægget. Tillslutningen til Silkeborgsmotorvejen blev vurderet af Overtaksationskommissionen til ikke at have en sammenhæng med etableringen af ekspropriationsanlægget og derved var der heller ikke grundlag for fradrag den værdiforøgelse motorvejen måtte påføre restejendommen. Kendelsen viser, at fordelene skal have en klar forbindelse til ekspropriationsanlægget (årsagssammenhæng), før der er grundlag for at foretage fradrag for fordele.

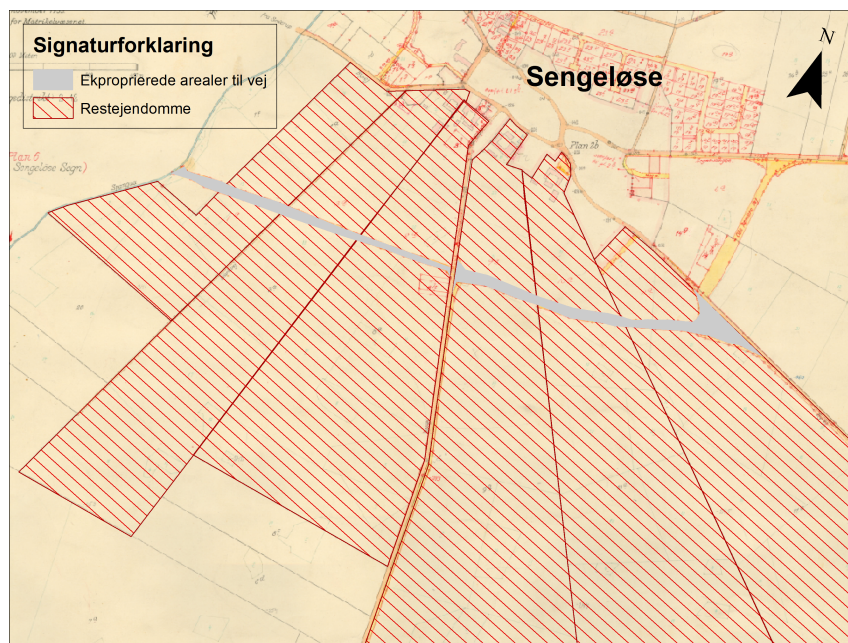
Det tredje kriterie er, at der skal være adækvans, hvilket vil sige at eksproprianten skal kunne påregne at ekspropriationsanlægget vil medføre en fordel. Derved kan der ikke fradrages fra en fordel, hvis den ikke har været påregnelig, eks. de fordele der evt. opstår efter etableringen af ekspropriationsanlægget.

Ydermere kan der opstilles en fjerde betingelse før at fradragsspørgsmålet kan gøre sig gældende. Denne fjerde betingelse indebærer, at fordelene skal være tilgængelige eller kunne realiseres inden for en rimelig tidsramme [Mølbeck et al., 2019, s. 310]. Det tidsmæssige aspekt blev allerede berørt i en afgørelse d. 10. juli 1959, hvilket senere er blevet omtalt af højesteretsdommeren Jørgen Trolle (jf. U.1970B.114). Trolle udtaler, at selvom det blev konstateret at ekspropriationen medførte en værdiforøgelse der var langt større end værdien af det afståede areal, så var der usikkerheder om, hvornår ejeren kunne udnytte fordelene. Derfor besluttede Overtaksationskommissionen sig for at tildele ejeren en kontant erstatning på 10.000 kr., eftersom de usikkerheder, der var forbundet med det tidsmæssige aspekt, modvirkede til at erstatningen helt kunne bortfalde. Sagen illustrerer at tidsaspektet har været en betingelse ekspropriationsretten har forholdt sig til siden 1959. Selvom fordelene var vurderet til at have en større værdi end det areal ejeren skulle afgive, vurderede kommissionen at ekspropriationsanlægget ikke ville være opført indenfor, hvad der må anses for rimelig tid. [U.1970B.114]

Den nedenstående *Sengeløse*-sag er medtaget, idet sagen udleder en tidsangivelse for, hvad der er vurderet til at være rimelige tid.

ØLD 1979-02-09 - Sengeløse

Sengeløses kommunalbestyrelse besluttede i 1972 at ekspropriere arealer til etableringen af en ny omfartsvej i den sydlige del af Sengeløse By. Ekspropriationen af omfartsvejen blev besluttet på det grundlag at realisere en dispositionsplan, der var godkendt af kommunalbestyrelsen, men stadig ventede godkendelse fra Boligministeriet. Dispositionsplanen skulle afklare retningslinjerne for det fremtidige byplanarbejde for daværende Sengeløse Kommune (i dag Høje-Taastrup Kommune) ved at beslutte hvilke områder, der skulle overføres til byzone iht. Lov om By- og Landzoner, der blev vedtaget d. 4. juni 1969. Ekspropriationen af den nye omfartsvej medvirkede til at flere ejendomme ville blive delt i to, hvilket er illustreret på figur 5.2. Det mindre areal mellem byen og omfartsvejen (jf. figur 5.2) blev henlagt til byzone og det større areal syd fra omfartsvejen forblev landzone.



Figur 5.2. Figuren illustrerer ekspropriationen af de ejendomme, der deles i to ifm. gennemførelsen af den nye omfartsvej. Egenproduktion af beskrivelser fra ØLD 1979-02-09 og med data udleveret af SDFI.

Fire af de lodsejere, hvis ejendomme blev delt i to (jf. figur 5.2), indbragte ekspropriationsspørgsmålet til Taksationskommissionen. Taksationskommission nægtede ejerne erstatning som følge af ekspropriationsanlægget, da kommissionen vurderede at omfartsvejen medvirkede til en værdiforøgelse, der var langt større end det tab ejerne måtte lide som følge af anlægget. Ejerne påklagede dernæst Taksationskommissionens afgørelse og indbragte den

for Overtaksationskommissionen, som blot stadfæstede Taksationskommissionen kendelse og påpegede at betingelserne for at fortage fradrag for fordele var tilstede efter dagældende VL § 51, stk. 2. Overtaksationskommissionen grundede sin afgørelse på:

“(...) at dispositionsplanen vil blive godkendt i den nærmeste fremtid, og på, at den byplan, hvorved arealet inden for omfartsvejen overføres til byzone, gennemføres inden for en rimelig tid (5-7 år).” [ØLD 1979-02-09, s. 3]

Overtaksationskommissionen har ifm. sin kendelse forholdt sig til spørgsmålet om, hvad der regnes for rimelig tid. I kendelsen vurderes rimelig tid til at være 5-7 år fra, at Overtaksationskommissionen afsiger kendelse til at Boligministeriet godkender dispositionsplanen. Ejeren indbragte sagen for Landsretten, med den påstand, at der ikke kunne foretages fradrag for fordele efter daværende VL § 51, stk. 2, da disse fordele ikke kunne realiseres inden for en rimelig tidsramme. Retsagen ved Landsretten foregik i februar 1979, hvor dispositionsplanen for området stadig ikke var godkendt. Således befandt ejerenes ejendomme sig stadig i landzone, selvom at forslaget til dispositionsplanen var indsendt seks år tidligere, i december 1972. Ejerne mente ikke at zoneændringen ville ske inden for den rimelig tid på 5-7 år og at fordelene byggede på et så usikkert grundlag, at der ikke skulle foretages fradrag for fordele. Landsretten udtalte i denne sammenhæng, at det var nødvendigt at fordelene kunne påregnes indenfor en rimelig tid, hvilket er truffet efter de samme forudsætninger som Overtaksationskommissionen lagde til grund ved dennes kendelse i september 1974, altså de 5-7 år. Landsretten begrundede sin afgørelse ved at henvise til tidligere afgivne vidneudsagn, der udtalte at det skulle lade sig gøre, at have en lokalplan vedtaget i udgangen af 1979, hvor udstykninger kunne ske i starten af 1980. Lokalplanen ville dog kun medvirke til, at tre ud af fire ejere vil få deres ejendomme overført fra landzone til byzone. Landsretten fastlog derfor, at der kun skulle foretages fradrag for fordele for tre af lodsejerne, da det var usikkert om den fjerde ejers ejendom ville blive overført til byzone.

Derved viser sagen, at selvom ejer opnår væsentlige fordele ifm. ekspropriationsanlægget, vil disse fordele kun tillægges en begrænset betydning, hvis de ikke kan indtræde inden for rimelig tid [Mølbeck et al., 2019, s. 311]. Desuden udleder sagen også en tidsangivelse for, hvad der kan anses for rimelige tid, hvilket er at fordelene skal indtræde inden for

en tidsperiode på 5-7 år. Denne tidsperiode blev angivet af Overtaksationskommissionen og bekræftet af Landsretten, der fastlog at de seks år, fra Overtaksationskommissionens kendelse til at udstykningerne kunne påbegyndes på ejendommene, var tilstrækkeligt for at ejerne kunne udnytte fordelene.

Yderligere skal det bemærkes, at selvom det tidligere er beskrevet at taksationsmyndighederne følger officialprincippet (jf. afsnit 2.1), så er det stadig op til eksproprianten, at overbevise den pågældende kommission om, at der kan foretages fradrag for fordele. Der kan her henvises til KFE 2000.236 - *Forum*, hvor Taksationskommissionen udtaler: “(...) *at bevisbyrden for en værdiforøgelse påhviler eksproprianten*” [KFE 2000.236, s. 23]. Kommissionen udtaler eksplicit, at det er eksproprianten der har bevisbyrden for, hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele. Samme benævnes af JAH, der forklarer at selvom kommissionerne er underlagt officialprincippet, så viser praksis at kommissionerne kun forholder sig til spørgsmålet ift. fradrag for fordele, hvis det fremlægges af eksproprianten (jf. bilag B). Selvom taksationsmyndighederne principielt bør tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt erstatningen skal afkortes, indikerer både retspraksis og praksis, at dette kun med sikkerhed er gældende, hvis det fremlægges af eksproprianten selv.

5.5 Meget generelle fordele

Det kan udledes af *Blangstedgård*-sagen, at det er muligt at afkorte i erstatningen for generelle fordele. Dog berører sagen ikke specifikt, hvor “generelle” fordelene kan være. I denne sammenhæng benævner Jensen [2006], der ikke bør fradrages for fordele af så almindelig karakter, at de kommer en hel egn til gode [Jensen, 2006, s. 76]. Samme holdning bliver også udtalt af Eyben [1986], der udtaler følgende:

“(...) meget almindelige fordele, f.eks. det forhold, at bedre vejforbindelser kommer en hel egn til gode, bør vel i reglen ikke komme til afkortning” [Eyben, 1986, s. 207]

Fra taksationspraksis kan der henvises til *Siø*-sagen, hvilket er omtalt i betænkningen for EPL. *Siø*-sagen omhandler ekspropriation af et vejanlæg på Siø, hvilket vil skabe landforbindelse mellem øen til både Langeland og Tåsinge. Derved ville vejanlægget medføre en fordel for hele øen, da den ville skabe landforbindelse for øens ejendomme. Et flertal i Overtaksationskommissionen vurderede at der kun var hjemmel til at ophæve ulempeerstatningen og ikke arealerstatningen ifm. ekspropriationen. Denne vurderingen

begrundet kommissionen bl.a. med følgende: “ (...) *at en ubegrænset afkortningsregel næppe er forenelig med grundlovens § 73*” [KBET 1963 nr. 330, s. 46]. Kendelsen viser, at der ikke kan retfærdiggøres for en sådan forskelsbehandling af almindelige karakter mellem eksproprierede og ikke eksproprierede grundejere samt at en ubegrænset afkortningsregel formentlig ikke er i overensstemmelse med GL’s § 73. Derfor afspejler sagen at generelle fordele kan være af for almindelig karakter. Tvivlsspørgsmålet om, hvor generelle fordelene kan være, må derfor bero på lighedprincippet. Hvilket indikerer, at visse fordele kan være af så generel karakter, at de ikke skal fradrages af erstatningen. Der foreligger således ikke en ubegrænset fradragsadgang for generelle fordele. Det skal dog påpeges, at ekspropriationen kommer hele øen Siø til gode og omstændighederne kan derfor vurderes til at være så unikke, at der ikke kan opstilles en tydelig distinktion for, hvornår fordelene er af for almindelig karakter ud fra sagen.

5.6 Andre relevante afgørelser

Et andet spørgsmål der er værd at berøre, er hvorvidt der kan fradrages, hvis ejeren ikke ønsker at realisere fordelen ved ekspropriationsanlægget. Her kan der bl.a. henvises til *Blangstedgård*-sagen, hvor ejeren gav udtryk for at vedkommende ingen interesse havde i den projekterede vejforlægning. Denne påstand forholdt Højesteret sig ikke til ifm. domsafsigelsen og derfor kan det tyde at ejerens personlig interesse ift. ekspropriationsanlægget ikke er en faktor, der tages i betragtning ifm. vurderingen om der kan foretages fradrag for fordele. Yderligere udtaler Eyben [1986] sig følgende til anliggendet:

“Det er klart, at det må være uden betydning, at ejeren ikke ønsker at udnytte en udstykningsmulighed, men realiseringen af fordelene kan medføre sådanne driftsmæssige ulemper, at der ikke bør afkortes (...)” [Eyben, 1986, s. 209]

Anliggendet bliver også berørt i nyere praksis af Overtaksationskommissionen i 2011, hvilket er analyseret i nedenstående afsnit:

MAD 2011.1037 - Frugthave

Sagen vedrører en erstatningsfastsættelse ifm. ekspropriativt servitutpålæg af en stiadgang over grundejer G's ejendom. Grundejerens ejendom var beliggende i landzone, og ejendommens areal var smalt og langt med bebyggelse ud mod vejen, hvilket fremgår af figur 5.3. Som det fremgår af nedenstående figur er stiadgangen etableret, således at den skærer gennem midten af grundejerens ejendom.



Figur 5.3. Figuren illustrerer ekspropriationen af servitutpålægget over matr.nr. 32a. Egenproduktion af beskrivelser fra MAD 2011.1037 og med data udleveret af SDFI.

Stiadgangen blev etableret mhp. at realisere en lokalplan om et udstyknings- og boligprojekt, hvor stien skulle forbinde det nye beboelsesområde med byens skole og indkøbsmuligheder. Grundejer G ønskede ifm. stiadgangen, at ekspropriationen skulle omfatte hele det østlige haveareal, der blev afskåret (jf. figur 5.3), idet at vedkommende ikke længere mente at arealet kunne anvendes som frugthave. Desuden var grundejer G også nødsaget til at indhegne den vestlige del af haven, da offentligheden anvendte haven til at lufte deres hunde når de færdes på stiadgangen. Derfor mente ejeren at det østlige haveareal skulle medeksproprieres efter VL § 51, stk. 3 (i dag VL § 104) for en erstatning på 869.700 kr. samt en subsidiært erstatning på 200.000 kr. ifm. de ulemper etableringen havde forårsaget. Derimod hævdede Aalborg Kommune (eksproprianten), at lokalplanen medførte større fordele i form af de udstyknings- og byggemuligheder zoneændringen gav, end det tab grundejeren ville lide af ekspropriationsanlægget.

På baggrund af sagens oplysninger afviste Taksationskommissionen grundejerens udsagn om, at det østlige haveareal ikke kunne udnyttes på en rimelig måde og derved tiltræder kommissionen kommunens bemærkninger om, at der ikke skulle foretages ekstension efter dagældende VL § 51, stk. 3. Taksationskommissionen vurderede at servitutpålægget ville bidrage til en væsentlig indskrænkning i grundejer G's ret til at råde over sin ejendom. Til dette spørgsmål fandt kommissionen frem til, at ejeren skulle tilkendes erstatning. Dog var kommissionen også enig med kommunens bemærkning om, at lokalplanen tilførte ejendommen væsentlige økonomiske fordele, hvilket derved opvejede tabet for servitutpålæggets ulemper. Således blev der foretaget en fuldstændig afkortning af erstatningen.

Disse vurderinger var grundejer ikke enig med og sagen blev anket til Overtaksationskommissionen. Parterne nedlagde hovedsageligt de samme påstande som for Taksationskommissionen, men supplerende blev der henvist til *Forum*-sagen om at der skulle være fornødne bevis for, at ejendommen har opnået en værdistigning (jf. U.2006B.133). Ved Overtaksationskommissionens kendelse var der dissens med et flertal af tre medlemmer mod to. Flertallet af medlemmerne tilsluttede kommissionens kendelse om, at ejeren ikke havde krav på at kommunen skulle ekspropriere det østlige haveareal. Derimod vurderede mindretallet af medlemmerne, at stiadgangen medførte til at ejendommen ikke længere kunne udnyttes på en rimelige måde og grundejer var berettiget til at kommunen skulle ekspropriere denne del af ejendommen. Overtaksationskommissionen vurderede at tabet, der var for de ulemper forårsaget af etableringen af stiadgangen, svarede til en værdi på 90.440 kr. Samtidigt fandt kommissionen stianlægget en nødvendighed for, at nye bebyggelser kunne tages i brug iht. den før omtalte lokalplan. Derfor blev erstatningsfastsættelsen fradraget fuldstændigt, idet kommissionen vurderede at de omtalte fordele, at vedkommende havde mulighed for at udstykke ejendommen som følge af lokalplanens zoneændring, klart oversteg det opgjorte tab på 90.440 kr.

Kendelsen i denne sag belyser flere bemærkelsesværdige aspekter. Først er det værd at bemærke at Overtaksationskommissionen ikke fandt den påråbte *Forum*-dom relevant retspraksis for sagen, idet at dommen ikke hjemler til VL. Derimod henviser kommissionen til *Blangstedgård*-sagen. I sagen var det tydeligt at grundejer ikke var interesseret i at udstykke fra sin ejendom. Der blev bl.a. udtalt følgende af grundejerens advokat:

“Faktum er imidlertid, at mine klienter ikke på noget tidspunkt har haft ønske om at udstykke fra sin ejendom.” [MAD 2011.1037, s. 5]. Overtaksationkommissionen vælger, lige som ved *Blangstedgård*-sagen, at der skal foretages fradrag for fordele, selvom at ejeren ikke ønsker at realisere fordelene ved ekspropriationsanlægget.

5.7 Opsamling

I ovenstående blev det fastslået at der skal foretages fradrag for fordele ved delekspropriationer når den fordel ejeren opnår, som følge af ekspropriationsanlægget, helt eller delvist opvejer de ulemper eller skader anlægget medfører. Derudover blev det klargjort, at fire kriterier skal være opfyldt før, der er grundlag for at foretage fradrag for fordele, hvilket var:

- Nærmere forbindelse mellem fordelene og tabet
- Årsagssammenhæng
- Adækvans
- Fordelene skal indtræde indenfor rimelig tid

Flere kendelser og domsafgørelser lagde vægt på at der skulle være en klar årsagssammenhæng, hvilket indebar at fordelene skulle være forbunde med ekspropriationsanlægget før erstatningen kun afkortes. Yderligere blev det fastlagt at fordele der indtræder inden for, hvad der vurderes som værende rimelig tid for at ekspropriationserstatningen kan fradrages.

Desuden blev det klargjort at der skulle sondres mellem ekspropriationer, hvor der findes og ikke findes lovhjemmel til at ekspropriationserstatningen kan afkortes. Det er mere begrænset at foretage fradrag for fordele på det ulovbestemte område. Samtidigt blev det udledt at de fleste anlægslove i dag henviser til VL § 103, stk. 2 (lovbestemte område) og derigennem indeholder de fleste statslige baneprojekter lovhjemmel til at foretage fradrag for fordele. Yderligere sondres der mellem specielle og generelle fordele, hvoraf det blev tydeliggjort at *Blangstedgård*-sagen ses som den ledende dom indenfor fradrag for fordele. *Blangstedgård*-sagen fastlog, at ekspropriationserstatningen godt kunne fradrages for generelle fordele og at der således var hjemmel i Vejbestyrelseslovens § 26, stk. 2 (nu VL § 103, stk. 2) til af afkorte erstatningfastlæggelsen for generelle fordele. Desuden supplerer sagens også til kriteriet om, at der skal være en konkret årsagssammenhæng mellem ekspropriationsanlægget og ejendommens værdistigning før at fordele kan fradrages.

Selvom at *Blangstedgård*-sagen fastlog en vis grad for ulighedsbehandling, ved at der kunne foretages fradrag for generelle fordele, foreligger der ikke en ubegrænset fradragsadgang i denne sammenhæng. Her kan der bl.a. henvises til *Siø*-sagen, hvor ekspropriationen kom hele Siø til gode og fordelene derfor var af så almindelig karakter, at de ikke skulle afkorte erstatningen. Således kan der kun fradrages for generelle fordele i det omfang, at fordelene ikke er af en så almindelig karakter, at den kommer en hel egn til gode. Desuden er det også fastlagt af taksationspraksis, at ejerens ønske om at udnyttet fordelene, ingen betydning har for, hvorvidt en erstatning kan afkortes.

Der er altså en række betingelser der skal være opfyldt før at der kan foretages fradrag for fordele. Nærværende kapitel har givet en viden omkring, hvordan fordele kan fradrages erstatningen i almindelighed. For at kunne besvare problemformuleringen og forudsige et forventeligt udfald af Syd for Elev-sagen ved Højesteret, er det yderligere nødvendigt at undersøge hvordan letbanesager i særdeleshed behandles i praksis. Denne viden er nødvendig for, at afklare hvilken vægt der tildeles bestemte oplysninger og påstande ved afgørelser angående letbanesager. Derfor vil følgende kapitel tage udgangspunkt i letbanesager, hvor fradragsspørgsmålet gøres gældende af anlægsmyndigheden.

Anvendelsen i praksis

6

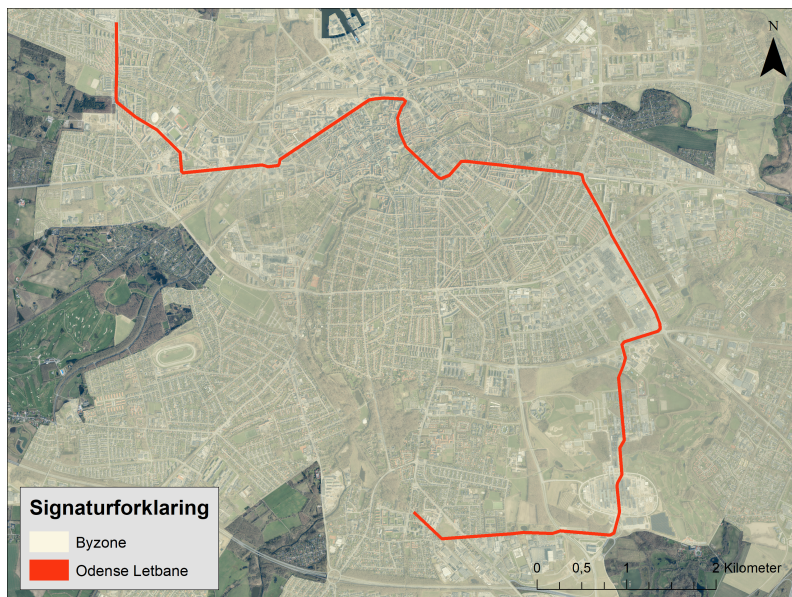
Forrige kapitel lagde rammerne for hvordan fradrag for fordele anvendes ifm. ekspropriation i almindelighed. Nærværende kapitel vil undersøge hvordan fradrag for fordele gør sig gældende i særdeleshed ifm. ekspropriation af letbanesager. Dette gøres for at kunne have et ordentligt grundlag til at kunne vurdere, hvordan Syd for Elev-sagen afgøres af Højesteret. Derfor vil der tages udgangspunkt i et lignende letbane projekt i en række fremfundne kendelser truffet af taksationsmyndighederne.

For at kunne besvare den anden del af problemformuleringen (jf. kapitel 1) om, hvilket udfald *Syd for Elev-sagen* forventeligt vil få i Højesteret, er det nødvendigt at undersøge andre sammenlignelige sager. Dette forudsætter at der kræves en konkret viden om, hvad der ligger bag taksationsmyndighedernes skøn om, hvorvidt erstatning skal afkortes ifm. letbanesager. Den generelle viden opnået i kapitel 5 er ikke tilstrækkelig, da der ikke kendes de konkrete vurderinger, som taksationsmyndighederne anvender i deres skøn over fradragsspørgsmålet ifm. letbanesager. Af denne årsag er det interessant at undersøge, hvornår taksationsmyndigheden vurderer at letbaneanlægget medfører en fordel, hvilket skal afkortes i erstatningen. Fradragsspørgsmålet er behandlet i flere jernbanesager, såsom Københavns Metro, Hovedstadens Letbane og Odense Letbane. Der er dog valgt at tage udgangspunkt i Odense Letbane, da det er vurderet at den er mere sammenlignelig med Aarhus Letbane grundet de begge er letbanesager og byernes relative samme størrelse. Odense Letbane vil gennemgås overordnet i nedenstående afsnit.

6.1 Odense Letbane

Lokalplanforslaget for *Odense Letbane - 1. etape* blev endeligt vedtaget i 2015, i forlængelse af vedtagelsen af anlægsloven for Odense Letbane d. 18. februar 2015 (jf. LO). Lokalplanen blev udarbejdet med det formål, at udlægge nødvendige arealer til letbanens første etape således den kan indpasses i bylivet.

Letbanens strækning for første etape fremgår af nedenstående figur 6.1, hvilket illustrer at hovedparten af lokalplanområdet ligger i byzonen. [Odense Kommune, 2016, s. 5 og 19]



Figur 6.1. Oversigtskort af Odense Letbanes strækning. Egenproduktion af beskrivelser fra lokalplan nr. 0-760 og med data udleveret af Plan- og Landdistriktsstyrelsen.

I LO § 6, stk. 5 er der anført lovhjemmel til at foretage fradrag for fordele med henvisning til VL § 51, stk. 2 (nu VL § 103, stk. 2). Derved giver anlægsloven mulighed for, at foretage fradrag for generelle fordele. Nedenstående kendelser er afsagt af Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jylland ifm. etableringen af Odense Letbane og omhandler spørgsmålet om, hvorvidt der skal foretages fradrag for fordele, som følge af den værdiforøgelse ejernes ejendomme tildeles. Fordelen består bl.a. i den stationsnærhed letbanen medfører ejendommene. Det skyldes at etableringen af en letbanestation kan forbedre den generelle mobilitet for området og derved også de eksproprierede ejendomme. En bedre infrastruktur kan medføre en øget efterspørgsel i området, da det er mere attraktivt for købere der ønsker nem og god kollektiv trafik. Når et område bliver mere attraktivt for købere eller investorer kan det føre til værdistigninger for ejendommene. Anlægsmyndigheden påpeger bl.a. flere undersøgelser, hvilket viser at ejendomme i nærheden af en letbane, vil opleve en markant værdistigning. Anlægsmyndighedens forskellige argumenter for, hvorledes Odense Letbane medfører en fordel for de berørte grundejere, er yderligere beskrevet i afsnittene 6.2-6.5.

For at klarlægge, hvordan fradragsspørgsmålet bliver behandlet ifm. Odense Letbane, er der søgt aktindsigt mhp. at frembringe taksationsmyndighedernes kendelser. Der er søgt empiri

for hele strækningen af Odense Letbane, hvor fradragsspørgsmålet er blevet behandlet og der er fremfundet både trykte og utrykte kendelser. Hertil skal det pointeres at ingen af kendelser for Odense Letbane, hvor fradragsspørgsmålet er behandlet, endnu er blevet afgjort ved domstolene. Derfor er følgende afsnit udelukkende baseret på kendelser fra Ekspropriations- og Taksationskommissionen. Alle kendelserne er samlet i nedenstående tabel 6.2 mhp. at give en oversigt over, hvornår taksationsmyndighederne har foretaget fradrag for fordele i sagerne.

Sagsnr. eller lb. nr.	Ekspropriative indgreb	Ekspropriationskommissionens afgørelse / kan erstatningen afkortes?	Taksationskommissionens afgørelse / kan erstatningen afkortes?
97	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	-
98	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	-
99	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	-
TS 81101-00025	Arealafståelse og servitutpålæg	Nej	Nej
TS 81101-00039	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	Nej
TS 81101-00049	Arealafståelse og nedlæggelse af overkørsel	Ja	Nej
TS 81101-00034	Arealafståelse	Nej	Nej
TS 81101-00037	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	Ja
TS 81101-00038	Arealafståelse, servitutpålæg samt nedlæggelse og opførelse af overkørsler	Nej	Nej
TS 81101-00050	Arealafståelse og servitutpålæg	Ikke bragt op endnu	Nej
TS 81101-00051	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	Nej
TS 81101-00070	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	Nej
TS 81101-00040	Arealafståelse og servitutpålæg	Ja	Nej
TS 81101-00052	Arealafståelse og servitutpålæg	Ikke bragt op endnu	Nej
TS 81101-00054	Arealafståelse, servitutpålæg samt ny stiadgang	Ja	Nej
TS 81101-00055	Arealafståelse, servitutpålæg samt sletning i tingbogen	Nej	Nej
TS 81101-00074	Arealafståelse og servitutpålæg	Nej	Nej
TS 81101-00080	Arealafståelse, servitutpålæg samt nedlæggelse af overkørsel	Ikke bragt op endnu	Nej

Figur 6.2. Oversigt af hvorledes taksationsmyndighederne har vurderet fradragsspørgsmålet for de fremfundne kendelser.

Følgende afsnit vil tage udgangspunkt i de fremfundne kendelser for Odense Letbane, herunder med det formål at argumentere, hvordan sagerne er blevet fremført af parterne samt hvad taksationsmyndighederne forklarer som årsag til sagernes afgørelser. Afsnittet er opbygget på baggrund af kendelsernes afgørelser, hvilket vil sige at kendelser med lignende afgørelse afgivet af taksationsmyndigheden, vil blive behandlet i samme afsnit. Derved undersøges parternes påstande og taksationsmyndighedernes kendelser, for at kunne foretage en analyse af hvad der ligger til grund for den endelige afgørelse. Bestemte påstande er anvendt i flere af kendelserne og de vil af den årsag kun beskrives detaljeret første gang de benævnes. Bilag C indeholder en overordnet gennemgang af hver enkelte kendelse, hvor der vil være yderligere oplysninger for sagerne.

6.2 Bevisførelse

Ved størstedelen af Taksationskommissionens kendelser, har kommissionen vurderet at anlægsmyndigheden ikke har påvist en fordel for restejeendommen, som følge af ekspropriationsanlæggets etablering. Dette er kendelserne *TS 81101-00040*, *TS 81101-00050*, *-51*, *-52*, *-54*, *-55*, *-70* og *-74*, der overordnet er beskrevet i bilag C. Nedenstående figur 6.3 er dannet mhp. at give et overblik af de nævnte sagers faktuelle ejendomsoplysninger. Denne information kan være yderst relevant for taksationsmyndighedernes vurdering ift. fradragsspørgsmålet. Etableringen af et letbaneanlæg kan eks. medføre, at der kommer flere forbipasserende. Det kan potentielt være en fordel for en erhvervsejendom, hvor en butik bliver eksponeret for flere kunder. Samtidig kan det også udgøre en ulempe, hvis det drejer sig om en privatbolig, hvortil flere forbipasserende kan være en gene for ejeren.

Sagsnr. eller lb. nr.	De faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet
TS 81101-00040	Beboelses-/etageejendom i byzone, med ca. 224 lejligheder
TS 81101-00050	Erhvervs-/udlejningsejendom i byzone, der er udlejet til Nordea og COWI
TS 81101-00051	Ejendommen er et ubebygget areal i byzone, med en underjordisk parkeringskælder
TS 81101-00052	Ejendommen er et ubebygget areal i byzone
TS 81101-00070	Privat institutions- og serviceejendom i byzone
TS 81101-00055 og TS 81101-00074	Beboelses-/etageejendom i byzone, med ca. 154 lejligheder

Figur 6.3. Oversigt over sagernes faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet.

Af figuren skal det påpeges, at kendelse *TS 81101-00055* og *TS 81101-00074* har de samme faktuelle ejendomsoplysninger, idet de to sager er blevet sambehandlet ved taksationsforretningen. Dette skyldes at kendelse *TS 81101-00074* er en udvidelse af det ekspropriative indgreb foretaget i kendelse *TS 81101-00055*. Nedenstående afsnit vil undersøge anlægsmyndighedens påstande, ejers påstande og Taksationskommissionens kendelse.

Anlægsmyndighedens påstande

I alle nævnte kendelser, argumenterer anlægsmyndigheden for at der er lovhjemmel til at foretage fradrag for generelle fordele. Der henvises til anlægsloven LO, hvilket henviser til bestemmelsen om fradrag for fordele i VL. Fra afsnit 5.3 vides det, at VL giver hjemmel til at der kan foretages fradrag for generelle fordele og der kan af denne årsag ikke herske tvivl om, at der er lovhjemmel til at afkorte erstatningen. Anlægsmyndigheden argumenterer også for, hvorledes etableringen af letbanen er en fordel for de berørte ejendomme. For alle kendelserne henviser anlægsmyndigheden til forskningsrapporten fra København Universitet (KU) "Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet", der er udarbejdet med data fra Københavns- og Aarhusområdet. Undersøgelsen viser at etablering af ny infrastruktur skaber en fordel for bolig- og erhvervsejendomme. Stationsnærheden kan skabe en værdistigning for nærliggende ejendomme, hvor rapporten bl.a. referere til at erhverv og detailhandel er villig til at betale mere, hvis ejendommen er placeret ved en nærliggende station. Nærliggende stationer kan både øge synligheden for forretningen og gøre det mere tilgængeligt for kunder at komme derhen. Til at understøtte undersøgelsens relevans og påvise at den også er gældende i Odense, henviser anlægsmyndigheden til et speciale fra Syddansk Universitet (SDU), hvor det fremgår "*[...] at borgere i Odense også vil betale mere for deres bolig, hvis den ligger tæt på letbane*" [*TS 81101-00074*, s. 8]. Denne udtalelse bygger på specialets resultater, hvilket viser at ejendomme med en afstand på 200 m fra letbanestationer, har en 4,5 procent højere kvadratmeterpris end ejendomme placeret længere væk [Rasmussen, 2017]. Derved mener anlægsmyndigheden, at alle undersøgelser indenfor området peger på, at ny offentlig transport skaber en værdistigning for nærliggende ejendomme.

Desuden argumenterer anlægsmyndigheden også i kendelserne *TS 81101-00040*, *-54*, *-55* og *-74* for, at de fordele letbanen medfører ville af ejeren kunne udnyttes indenfor rimelig tid. Som belæg til dette argument henviser anlægsmyndigheden til *Sengeløse*-sagen, hvor

Taksationskommissionen angav at fordele, der kan påregnes inden 5-7 år, er indenfor rimelig tid. Denne tidsangivelse blev inddirekte anerkendt af Landsretten, idet retten vurderede at der kunne foretages fradrag for fordele seks år efter ekspropriationen fandt sted. Odense Letbane lagde her vægt på at ejendommene var eksproprieret "*den 18. maj 2016, og Letbanen forventes at være i drift i 2020, hvorfor fordelene opnås inden for 4-5 år, hvilket ifølge retspraksis er "indenfor rimelig tid"*" [TS 81101-00040, s. 9].

I samme nævnte kendelser (TS 81101-00040, -54, -55 og -74) argumenterer anlægsmyndigheden også for den såkaldte skinnefaktor. Dette dækker over de fordele der er ved at anvende letbanen som transportmiddel fremfor busser. Anlægsmyndigheden argumenterer for at brugerne foretrækker letbanen, da den ikke er påvirket af øvrig trafik, der er større driftssikkerhed og komfort. Derfor mener anlægsmyndigheden at Odense Letbane vil være mere effektiv end busser i området. Desuden giver skinnetransport også en større sikkerhed for investorer og købere, idet at der er nemmere og større chance for at ændre en busrute end at omlægge en linjeføring for skinnetransport.

Yderligere er det værd at bemærke, at anlægsmyndigheden også havde fokus på, hvordan fordelene bør udregnes ifm. at fastlægge størrelsen af værdiforøgelsen. Værdiforøgelsen bør beregnes ved at trække ejendommens handelsværdi på ekspropriationstidspunktet ekskl. ekspropriationsanlægget fra med ejendommens handelsværdi på ekspropriationstidspunktet inkl. ekspropriationsanlægget. Hvis værdiforøgelsen så var større end den fastsatte erstatning, ville ejer ikke have ret til erstatning. Det har undret projektgruppen, at anlægsmyndigheden har brugt tid og ressourcer på at argumentere for hvordan værdiforøgelsen bør beregnes. Men dette skyldes højst sandsynligt afgørelserne for kendelserne *lb.nr. 97, 98 og 99*, der blev afgjort i 2016. Disse kendelser er foretaget et år forinden de resterende kendelser for Odense Letbane og adskiller sig, idet kommissionen mente at der skulle fjernes en procentdel af erstatningen grundet de fordele ekspropriationsanlægget medførte. Denne beregningmåde kommenteres også af JAH, hvor han påpeger at det er en forkert måde at beregne fordele, da erstatningen skal udregnes efter, hvad værdien er for restejeendommen (jf. bilag B). Derfor menes det af JAH, at det kan diskuteres, hvorvidt der er givet fuldstændig erstatning for disse kendelser, når der er taget en procentdel af erstatningen fremfor at udregne værdiforøgelsen og sammenholde den med værdien af det afståede. Det skal dog påpeges at JAH er ansat hos COWI og var rådgiver for Odense Letbane under behandlingen af kendelserne, hvilket potentiel kan skabe en stærk partiskhed.

Ejers påstande

I alle de nævnte kendelser har ejer argumenteret for at det ikke er bevist, at ekspropriationsanlægget medfører en fordel til ejers ejendom. Her udtaler ejers advokat “*at bevisbyrden for at Letbanen skulle medføre en fordel for min klients ejendomme påhviler anlægsmyndigheden, og at denne ikke er løftet (...)*” [TS81101-00055, s. 11]. Til støtte for at bevisbyrden ikke er opfyldt gøres forskellige påstande gældende af ejerne i de nævnte kendelser. De fleste af kendelserne påpeger ejerne, at der allerede eksisterer en bred vifte af kollektiv trafik for området hvor ekspropriationsanlægget etableres. Derved er der allerede er rig mulighed for offentlig transport og letbanen medfører ikke en fordel til ejendommene.

I en enkelt kendelse (jf. TS81101-00070) argumenteres der for at letbanen ikke ville være etableret indenfor rimelig tid. Til støtte for denne påstand henvises der bl.a. til, at erfaringer fra Aarhus letbane viser at projekteringen kan trække ud. Yderligere argumenteres det også af lodsejer i kendelserne *TS 81101-00040, -54 og -74*, at specialet fra SDU og forskningsrapporten fra KU ikke bør anvendes så naivt af anlægsmyndigheden. Forskningsrapporten fra KU omhandler som sagt Københavns- og Aarhusområdet, hvortil anlægsmyndigheden gør påstand om at specialet er sammenlignelig, og at en ejendom i Odense også opnår berigelse når en letbane etableres. Ejerne er ikke uenige i, at der kan opnås en fordel med letbanen. Dog påpeges der i de nævnte kendelser, at det ikke fremgår i specialet, hvilken infrastruktur der er undersøgt og “*at forfatteren til specialet understreger, at der er en vis usikkerhed i analysen*” [TS 81101-00054, s. 9]. For så vidt angår forskningsrapporten hæfter ejerne sig, også ved at “*rapportens resultater bør opfattes som gennemsnitsbetragtninger og skal bruges med omtanke og forsigtighed i forbindelse med individuelle cases*” [TS 81101-00054, s. 10]. Ejerne mener altså ikke, at der er præsenteret konkret dokumentation for at ejendommen vil opleve en værdistigning, hvilket ses nødvendigt for at kunne retfærdiggøre en erstatningfastlæggelse på 0 kr. Af disse årsager mener ejerne ikke at Odense Letbane har formået af løfte bevisbyrden for, at ekspropriationsanlægget medfører en fordel for ejendommene.

Taksationskommissionens kendelse

Nævnt i afsnittets indledning har Taksationskommissionen vurderet, at det ikke er påvist at letbanen medfører en fordel og forøger ejendommenes værdi for de nævnte kendelser. For alle de nævnte kendelser, begrundes Taksationskommissionen deres afgørelse pba. at der allerede er velfungerende trafik i nærområdet for ejendommene. Derfor er det ikke

påvist af anlægsmyndigheden, at ejendommene stiger i værdi eller at anlægget vil forøge udlejningsmuligheder eller -priser. Det kan tyde på at bevisbyrden ikke er blevet påvist for de nævnte kendelser, da anlægsmyndigheden ikke har frembragt argumenter, der er konkrete nok til at bevise, hvorledes letbanen har forbedret den allerede eksisterende kollektive trafik. Anlægsmyndighedens anvendte argument for den såkaldt "skinnefaktor" for letbanen, er altså vurderet af Taksationskommissionen til ikke at være tilstrækkelige nok for, at påvise at letbanens fordele bygger på den allerede eksisterende kollektive trafik i nærområdet. Kendelserne understreger, at det ikke er tilstrækkeligt for anlægsmyndigheden blot at påvise en fordel, men at det er nødvendigt at konkretisere, hvordan den bestemte restejendom tilføres en værdistigning som følge af letbanen.

6.3 Ejendommen kan ikke drive nytte af fordelene

I tre af kendelserne fra Odense Letbane blev det vurderet af Taksationskommissionen, at der ikke kunne foretages fradrag for fordele, da ejeren ikke kan drive nytte af den fordel ekspropriationsanlægget medfører. Dette er kendelserne *TS 81101-00034*, *TS 81101-00039* og *-80* og i nedenstående afsnit vil parternes påstande samt kommissionens afgørelse undersøges. Yderligere er de nævnte kendelsers faktuelle ejendomsoplysninger fra ekspropriationstidspunktet, gengivet i figur 6.4.

Sagsnr. eller lb. nr.	De faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet
TS 81101-00034	Ejendommen er et ubebygget areal i byzone, der er anvendes til varegård af en virksomhed
TS 81101-00039	Udlejningsejendom med 50 ejerlejligheder i byzone
TS 81101-00080	Forretningsejendom i byzone

Figur 6.4. Oversigt over sagernes faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet.

Anlægsmyndighedens påstande

I kendelserne *TS 81101-00034* og *-39* henviser anlægsmyndigheden til specialet fra SDU og forskningsrapporten fra KU mhp. at påvise, at ejendommene opnår en fordel som følge af letbanens etablering (jf. afsnit 6.2). I kendelsen *TS 81101-00039* har anlægsmyndigheden dokumenteret fordelene af letbanen ved, at fremlægge en række undersøgelser og udredninger, der blevet lavet som følge af projektet. Her ligges der især fokus på den VVM-redegørelse med tilhørende miljøvurdering, der blev udgivet

d. 25. november 2013. Årsagen til dette er, at VVM-redegørelsen også beskriver de socioøkonomiske forhold letbanen vil medføre. I redegørelsen bliver der bl.a. henvist til erfaringer fra udenlandske byer, hvor der er opstået en værdistigning for de ejendomme, der er beliggende langs letbanens strækning. Især forventes der socioøkonomisk effekt for de ejendomme, der er placeret inden for en radius på 400-800 meter fra letbanestationerne. Her er der både påvist en “(...) øget efterspørgsel for lokalisering af erhverv, service og kulturinstitutioner [og] øgede boligpriser/huslejeniveau (...)” [TS 81101-00039, s. 4]. Yderligere argumenterer anlægsmyndigheden også for, hvordan Odense Letbane har været med til at ændre plangrundlaget for ejendommen. I denne sammenhæng henvises der til kommuneplan 2013-2025, der afspejler hvordan letbanen skal fungere som drivkraft til udviklingen af Odense by. Det anføres af kommuneplanretningslinje 1.4.2, at:

“Infrastrukturprojekterne, herunder den nye letbane, vil blandt andet medføre øget effektivitet og mobilitet, et bedre miljø og en grønnere profil for Odense samt stigende ejendomspriser. Kulturbyggeriet vil være med til at skabe øget stolthed, mere byliv, øgede private investeringer og vækst i erhvervslivet.” [TS 81101-00039, s. 4]

Anlægsmyndigheden påviser at der er en klar sammenhæng mellem Odense Letbane og kommunens målsætninger samt planer for byens udvikling. Udover plangrundlaget, så henviser anlægsmyndigheden også til andre kilder, der udtrykker at letbanen medfører en fordel for berørte ejere. I kendelsen *TS 81101-00080* argumenterer anlægsmyndigheden for, at kortere afstande mellem ejendomme og letbanestationer kan medføre en potentiel værdistigning. Kendelsen refererer til IFRO-rapporten “Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter”, hvilket beskriver at erhverv får en øget betalingsvillighed når ejendommen har kortere afstand til en station. Dette betyder overordnet, at virksomheder har en større villighed til at betale mere for stationsnære ejendomme, idet virksomheden derved er mere tilgængelig for dens ansatte og kunder [Panduro et al., 2014, s. 5-6].

I kendelsen *TS 81101-00039* påpeger anlægsmyndigheden bl.a. at andre grundejer, der også er blevet berørt af ekspropriationsanlægget, har anerkendt at der er fordele forbundet med letbanens etablering. Af den årsag har disse grundejere heller ikke fremsat krav om erstatning. I kendelsen henvises der også til diverse investorer og ejendomsmægler, der har udtalt sig om den betydning infrastrukturen kan have for nærtliggende ejendomme. Generelt udtales der at boligpriserne påvirkes positivt, hvis et område besidder god kollektiv trafik. Ny infrastruktur vil derfor oftest medføre til stigninger i boligpriserne. I

kendelsen *TS 81101-00034* refereres der også til den omtale Odense Letbane har fået i lokale presse og fra artikler fra andre byer. Der beskrives i disse, at ny infrastruktur medfører en stigning for ejendommens boligpriser. I “Fyens Stiftstidende” bliver der bl.a. udtalt følgende omkring etableringen af letbanen: “*Huspriserne vil stige tæt på letbanestationer (..)*” [TS 81101-00034, s. 5]. Anlægsmyndigheden har fokuseret på at frembringe den gode omtale anlægget har fået, som argument for at letbanen er en fordel for ejendommen.

Ejers påstande

I de nævnte kendelser har ejer gjort de samme påstande gældende, der er præsenteret i afsnit 6.2. I kendelsen *TS 81101-00039* har ejer påpeget, at der ikke vil forekomme en fordel som følge af letbanen, da der allerede eksisterer en bred vifte af kollektiv trafik for nærområdet. Ejeren, i kendelse *TS 81101-00034*, argumenterer også for at letbanen ikke medfører nogle fordele til ejendommen. Hertil påpeger ejeren, at anlægsmyndighedens argumentationer bygger på en fremtidig anvendelse af ejendommen, hvilket på nuværende tidspunkt ikke er mulig at indføre. Dette skyldes at den faktiske brug af ejendommen ikke gør det muligt at bebygge ejendommen yderligere, hvorfor ejer ikke mener at erstatningen skal afkortes som følge af plangrundlaget og letbanen.

Taksationskommissionens kendelse

I de tre sager har Taksationskommissionen afsagt lignende kendelser om, at der ikke kan foretages fradrag for fordele, da det er vurderet at ejerne ikke kan drive nytte af den fordel Odense Letbane medfører. Heraf skal det påpeges at kommissionen anerkender at anlægget medfører en værdiforøgelse for ejendommene, men at der ikke kan foretages fradrag for fordele, hvis ejer ikke kan drive nytte af denne fordel. I kendelse *TS 81101-00034* lagde kommission vægt på, at Kommuneplan 2016-2028 var vedtaget efter ekspropriationstidspunktet. Kommission anerkender derved at plangrundlaget og ekspropriationsanlægget skal vurderes som en samlet enhed. Kommissionen tilføjer at grundejer har lejet naboejendommen til en virksomhed, der er uopsigelig indtil år 2031. Virksomheden anvender dette areal som varegård, hvor den primære kundegruppe er billister og ikke folk der anvender letbanen. Derfor vurderer kommissionen, at der ikke skal foretages fradrag for fordele, da ejer pga. lejekontrakten, ikke har mulighed for drive nytte af fordelene letbanen medfører indenfor en rimelig tidsramme. I kendelsen *TS 81101-00039* driver grundejeren virksomhed ved udlejning af ejerlejligheder. Men da ejerlejlighedernes husleje er fastsat omkostningsbestemt, er det kun muligt for ejer

at opkræve en husleje baseret på ejendommens driftsomkostninger og overskud, og ikke pba. en forventet værdistigning. Ejer har ikke mulighed for at forøge udlejningen for ejerlejlighederne og af denne årsag vurderer anlægsmyndigheden, at erstatningen ikke skal afkortes, da ejer ikke kan drive nytte af den fordel letbanen medfører.

Det er vigtigt at understrege, at kommissionens vurdering af, at ejeren ikke vil drage nytte af fordelene, ikke er ensbetydende med, at erstatningen heller ikke kan afkortes, hvis ejeren ikke ønsker at drive nytte af fordelene. Ejers manglende ønske om at udnytte fordelene fra ekspropriationsanlægget er irrelevant ift. spørgsmålet om fradrag (jf. afsnit 5.6). Hvis ejer ikke har mulighed for at udnytte den fordel der skabes af ekspropriationsanlægget, ville en afkortning af erstatningen heller ikke stille ejeren lige så godt økonomisk, som vedkommende var forinden ekspropriationen. Hvor der ifølge taksationspraksis, vil være grundlag for at foretage fradrag for fordele i denne situation.

6.4 Årsagssammenhæng

For kendelserne *TS 81101-00025* og *TS 81101-00049* blev det vurderet af Taksationskommissionen, at der ikke kunne foretages fradrag for fordele, da der ikke var en klar årsagssammenhæng mellem fordelene og ekspropriationsanlægget. Derfor vil der i de følgende afsnit først præsenteres parternes påstande for de nævnte kendelser og dernæst analyseres Taksationskommissionens kendelser. I den nedenstående figur 6.5 er der illustreret et overblik af de to sagers faktuelle ejendomsoplysninger.

Sagsnr. eller lb. nr.	De faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet
TS 81101-00025	Erhvervs- /udlejningsejendom i byzone
TS 81101-00049	Blandet beboelses- og erhvervsejendom i byzone, med 4 erhvervslejemål og 12 beboelseslejemål

Figur 6.5. Oversigt over sagernes faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet.

Anlægsmyndighedens påstande

I kendelsen *TS 81101-00049* har anlægsmyndigheden ikke nedlagt større påstande for de fordele letbanen medfører ejendommen. Anlægsmyndigheden udtaler kun, at letbanen skaber en øget ejendomsværdi for de omkringliggende ejendomme, da den supplerer områdets eksisterende kollektive trafiktilbud. Det må antages, at anlægsmyndigheden ikke

har brugt flere ressourcer eller tid på denne kendelse, idet der kun var fastsat en erstatning på 18.000 kr. med et fradrag på 3.000 kr. af Ekspropriationskommissionen. Denne opfattelse gøres også gældende, da anlægsmyndigheden ønskede Ekspropriationskommissionens kendelse stadfæstes og at det var ejer der ønskede kendelse om erstatningen ved Taksationskommissionen. Af denne årsag, vil kendelsen ikke yderligere undersøges i dette afsnit.

Anlægsmyndigheden gjorde i kendelsen *TS 81101-00025* derimod de samme påstande gældende, der er præsenteret i afsnit 6.2 og 6.3. Anlægsmyndigheden henviser heriblandt til specialet fra SDU, forskningsrapporten fra KU og VVM-redegørelsen med henblik på at dokumentere, at ejendommen opnår en værdiforøgelse som følge af de fordele letbanen medfører. Ydermere henviser anlægsmyndigheden også til andre grundejere, diverse investorer og ejendomsmæglere, da de anerkender at der er en fordel forbundet med letbanen, hvilket vil medføre at nærliggende ejendomme til letbanestationerne vil opleve en værdistigning.

Ejers påstande

I kendelse *TS 81101-00025* gør ejer påstand om, at der ikke er grundlag for at afkorte erstatningen, som følge af ekspropriationsanlægget. I denne sammenhæng henviser ejer bl.a. til at det er usikkert om, hvorvidt letbanen medfører at der kommer flere gående forbi butiksvinduerne. Ejer referer både til *FED2003.2030* om, at bevisbyrden påhviler anlægsmyndigheden, men også kendelsen i *U.2006B.133*, hvilket angiver “*at bestemmelsen i vejloven ikke uden efterprøvelse kan anvendes nærmest som en trylleformular til at eliminere et erstatningskrav*” [U.2006B.133, s. 134]. Ejer påstår desuden, at vedkommende ikke kan drive nytte af fordelene indenfor rimelig tid. Ejer henviser her til *Sengeløse-sagen*, hvor Overtaksationskommissionen vurderede at rimelig tid, var 5-7 år fra ekspropriationstidspunktet og til endeligt anlæg. Ejer udtaler da i denne sammenhæng, at Østre Landsret slog fast, at 5-7 år ikke er indenfor rimelig tid og derfor ville etableringen af Odense Letbane heller ikke være indenfor tidsangivelsen rimelige tid, der konkret er seks år. *Sengeløse-sagen* er dog tidligere analyseret i afsnit 5.4, hvor Landsretten fastlog at erstatningen skulle afkortes, da ejendommen ville opnå fordelene ekspropriationsanlægget medførte seks år efter ekspropriationstidspunktet. Det må derfor antages, at ejer har misforstået Landsrettens afgørelse af *Sengeløse-sagen* og argumentet derfor ikke har haft nogen større betydning for Taksationskommissionens kendelse.

Ydermere gør ejer også opmærksom på anlægsmyndighedens anvendte argumenter fra forskningsrapporten fra KU. Ejer erkender at “*en letbane med en letbanestation indenfor 100 meter fra sin ejendom, viser at ejeren vil opnå en mer-kvadratmeterpris svarende til 28,6%.*” [TS 81101-00025, s. 10]. Ejer påpeger dog, at rapporten angiver at bygninger kan opleve gener, hvis letbanen er stableret for tæt op ad dem. Odense Letbane etableres således, at perronen cirka er 1,5 m fra bygningens facade, hvilket ejer påstår vil medfører gener i form af bl.a. indblik fra forbipasserende.

Taksationskommissionens kendelse

Fælles for kendelserne *TS 81101-00025* og *-49* er, at Taksationskommissionen afslår at der bør foretages fradrag for fordele med stort set samme begrundelse:

“Taksationskommissionen har skønnet, at der ikke findes den fornødne sammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og de fra anlægsmyndigheden påståede fordele, der begrundet en afkortning af ejers erstatning.” [TS 81101-00025, s. 23]

“(...) kommissionen ikke finder, at der er tilstrækkelig sammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og ejendommens forventelige værdistigning i forbindelse med anlæg af Odense Letbane.” [TS 81101-00049, s. 4]

Overordnet vurderer Taksationskommissionen, at der ikke har været en klar årsagssammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og anlægsmyndighedens påståede fordele. Kommissionerne har ikke angivet en direkte årsag for, hvad der har lagt til grund for vurderingerne. Det antages dog, at anlægsmyndigheden kun har formået at påvise de påståede fordele og ikke konkretiseret, hvorledes ejendommen har mulighed for at drive nytte af dem (jf. afsnit 6.2). Kendelsen *TS 81101-00025* understreger dermed vigtigheden af, at anlægsmyndigheden fremsætter konkrete argumenter for, hvordan ejendommens værdi vil stige, hvis erstatningen skal afkortes.

6.5 Plangrundlaget

I kendelserne *TS 81101-00037* og *TS 81101-00038* samt *lb.nr. 97, 98 og 99*, har begge parter særligt henvist til det plangrundlag ejerens ejendom er underlagt, som argumentation for hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele eller ej. Her skal det pointeres at Taksationskommissionen mener at der kan foretages fradrag for fordele i *TS 81101-00037*,

men ikke i -38. De tre lb.nr. blev behandlet af Ekspropriationskommissionen i 2016 og blev ikke yderligere påklaget. Ekspropriationskommissionen valgte at afkorte erstatning ved de tre lb.nr. Følgende afsnit vil derfor omhandle anlægsmyndighedens og ejerens påstande og argumentationer samt en analyse af kommissionernes kendelse. Det skal her pointeres at der først vil være en gennemgang af *lb.nr. 97, 98, 99*. I den nedstående figur 6.6, er der illustreret et overblik af de nævnte kendelsers faktuelle ejendomsoplysninger fra ekspropriationstidspunktet.

Sagsnr. eller lb. nr.	De faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet
97	Ejendommen er et ubebygget areal i byzone, der er udlagt til blandet bolig og erhverv
98	Ejendommen er et ubebygget areal i byzone, der er udlagt til blandet bolig og erhverv
99	Ejendommen er et ubebygget areal i byzone, der er udlagt til blandet bolig og erhverv
TS 81101-00037	Erhvervsejendom i byzone
TS 81101-00038	Erhvervsejendom i byzone

Figur 6.6. Oversigt over sagernes faktuelle ejendomsoplysninger på ekspropriationstidspunktet.

Anlægsmyndighedens påstande

I forbindelse med *lb.nr. 97, 98 og 99* har anlægsmyndigheden ikke nedlagt en egentlig påstand. Dog fremgår det af et skriftligt indlæg at letbaneanlægget medfører en betydelig fordel for ejendommen, hvorfor der ikke bør udbetales fuld erstatning til ejeren med henvisning til VL § 103, stk. 2. Derudover henvises der til at arealet i Kommuneplan 2013-2025 er udlagt til blandet bolig og erhverv og at dette er sket som følge af letbaneanlægget. Det fremgår ikke yderligere hvilke bestemte fordele der er tale om.

I begge taksationskendelser argumenterer anlægsmyndigheden for at etablering af letbanen vil skabe fordele for ejendommene. Her henvises der til forskningsprojektet fra KU og specialet fra SDU, som beskrevet i afsnit 6.2. Her lægges der vægt på at letbanen vil skabe en værdiforøgelse af ejendomsværdien, hvorfor anlægsmyndigheden ligger til grund at disse fordele skal fradrages erstatningen.

Der bliver også henvist til VVM-redegørelsen, beskrevet i afsnit 6.3, at det gennem udenlandske erfaringer kan påvises at ejendomme beliggende langs letbaner oplever en værdistigning. Derudover lægger anlægsmyndigheden vægt på Odense Kommunes

planstrategi 2015 som bl.a. indeholder strategimålsætningen om “En tæt storby bygget på kvalitet”. Det fremgår heraf at det ønskes at fortætte midtbyen og at det skal gøres ved at *“lade byudviklingen ske indefra og ud inden for den sammenhængende by, primært omkring bymidten og letbanen”* [TS 81101-00038 s. 5]. Hertil ønskes det, at det særligt er *“byfortætnings- og byomdannelsesprojekter omkring bymidten og langs letbanens linjeføring”* som prioriteres højest [Ibid.]. I Kommuneplan 2016-2028 fremgår det at planstrategien 2015 har lagt til grund for denne og dermed at det særligt ønskes at udvikle byen i den udvidede midtby og i omdannelsesarealerne der ligger i tilknytning til letbanen. Ejendommene i *TS81101-00037 og -38* ligger ved Sukkerkogeriet og er omfattet af lokalplan 0-761 (vedtaget d. 7. oktober 2015), hvori det fremgår at der er planmæssige rammer for at omdanne ejendommene til boliger mv. Disse planmuligheder vil udnyttes af ejer fra *TS 81101-00037*, hvor der d. 20. maj 2016 blev ansøgt byggetilladelse til opførelse af 32 rækkehuse, tilladelsen hertil blev meddelt d. 22. september 2016. Det fremgår at der fra rækkehusene hurtigt kan findes offentlig transport og at den nye letbanestation vil ligge *“ca. 10 meter fra hovedindgangen til bygningen”* [TS 81101-00037 s. 9]. I begge kendelser lægger anlægsmyndigheden letbanen til grund for at ejendomsværdien stiger. Dette fremgår af nedenstående citater:

“Det skyldes, at Odense Letbane a) forøger Ejendommens værdi med den nuværende anvendelse, jf. pkt. 3.3.2, b) forøger værdien af en eventuelt udnyttet byggeri til erhverv og c) åbner mulighed for en ændret - og mere økonomisk attraktiv - anvendelse af Ejendommen til bolig-formål, jf. pkt. 3.3.3, eftersom boliger inkl. letbane er mere værd end boliger ekskl. Letbane” [TS 81101-00037, s. 11]

“Det skyldes, at Odense Letbane a) forøger Ejendommens værdi med den nuværende anvendelse, jf. pkt. 3.3.2 og b) åbner mulighed for en ændret anvendelse af Ejendommen til boligformål, jf. pkt. 3.3.3.” [TS 81101-00038, s. 11]

Anlægsmyndigheden mener at fordelene ved Odense Letbane overstiger det tab der påføres ejendommene, da der argumenteres for at letbanen har gjort det muligt at fortætte og omdanne bymidten. Her kan der bl.a. henvises til planstrategien 2015 og kommunens retningslinjer. Derudover fremgår det af helhedsplanen for Sukkerkogeriet at *“Letbanen får stor betydning for byudviklingen i de centrale dele af Odense. Der lægges vægt på,*

at der langs letbanen skabes mulighed for en mere intensiv udbygning af områderne end tilfældet hidtil har været. Dette skal i første række muliggøres ved omdannelse og fortætning af de kommende stationsnære områder til bl.a. kontor-, service- og boligformål” [TS 81101-00037 s. 12]

I begge kendelser henviser anlægsmyndigheden også til at der har været positiv omtale ang. fordele ved letbanen, som også nævnt i afsnit 6.3. Her fremgår det bl.a. at huspriserne vil stige *“med op til fem procent i værdi alene på grund af beliggenheden”* [TS 81101-00037 s. 7]. Derudover drages der paralleller til Aarhus Letbane, hvor det netop fremgår at letbanen forøgede ejendomsværdien.

Ejers påstande

Ligesom ved anlægsmyndigheden havde ejeren af *lb.nr. 97, 98 og 99* ingen egentlige erstatningspåstande. Ejeren ligger dog vægt på at området har været udpeget som boligområde før *“beslutningen om etablering af en letbane i Odense”*, da der gennem de seneste 10 år har været en igangværende udvikling til boligområde [Hæfte 29, s. 8]. Ydermere påpeges det at ejeren ønsker at etablere et boligområde, men at der på daværende tidspunkt mangler en lokalplan samt byggetilladelse. Hertil oplyser ejeren at *“detailplanlægningen og udviklingen af arealerne vil ske, når letbanen, stier, veje m.v. er endeligt på plads”* [Ibid. s. 9].

I *TS 81101-00037* mener ejeren ikke at det er letbanen der har været grundlag for at fortætte og omdanne byen. Dette skyldes at det allerede i Kommuneplan 2009-2021 var retningslinjer for hvordan Odense skulle være tættere, hvor mindst *“50% stigende til 70% af al ny byudvikling skulle ske ved byomdannelse og -fortætning”* [TS 81101-00037 s. 17]. Begge ejere fra de nævnte kendelser lægger vægt på at Helhedsplanen for Sukkerkogeriet er et samarbejde mellem ejer og kommune, og at byfortætning omkring Sukkerkogeriet er i overensstemmelse med kommunens strategi. Det er altså ejers opfattelse at det ikke er letbaneprojektet, som er årsag til udviklingen og at de planmæssige rammer for omdannelse af området er sket som samarbejde mellem kommune og ejerens virksomhed. Dermed mener ejer ikke at anlægsmyndigheden har løftet bevisbyrden, da værdistigningen i den offentlige vurdering fra 2015 til 2016 skyldes vedtagelsen af lokalplan 0-761 og kommuneplantillæg nr. 23 og ikke letbanen. Ejerne mener således at der ikke er en *“årsagssammenhæng mellem den byudvikling som Ejeren har arbejdet på længe, og ekspropriation til letbanen”* [TS 81101-00038 s. 17].

I begge kendelser argumenterer ejer for at de to rapporter ikke kan anvendes ifm. erstatningsfastsættelsen, da prisniveauet i Odense ikke kan sammenlignes med prisniveauerne i Aarhus og København. Ligesom i afsnit 6.2 mener ejerne at forskningsrapporten fra KU og specialet fra SDU ikke kan anvendes og lægger særligt vægt på at forfatter selv har udtalt at *“rapportens tal skal anvendes med forsigtighed”* [TS 81101-00038 s. 16-17]. I *TS 81101-00038* kaldes rapporterne for spekulative skrivebordsundersøgelser, som ikke kan anvendes og det er uklart for både ejer og ejers advokat, hvad rapporterne skal påvise.

I *TS 81101-00037* påpeger ejeren også at der kun kan fradrages for fordele for det areal, der har været en nødvendighed for etablering af letbanen og dertilhørende station. Det fremgår af skitseprojektet, at det kun er en lille del af arealet der skal anvendes til selve letbanen. En stor del af arealet skal anvendes til fortov, cykelsti mv., som allerede var til stede, hvorfor etableringen af disse på det eksproprierede areal ikke medfører en *“ændring af de trafikmæssige faciliteter i området”* [TS 81101-00037 s. 18]. Ejer argumenterer for, at der alene kan fradrages for den del af ekspropriationserstatningen, der er relateret til den faktisk påtænkte anvendelse af det afståede areal. I denne sammenhæng henviser ejer til *Blangstedgård*-sagen, hvor to af dommerne vurderede at restejendommen ville opnå den samme værdistigning, hvis der var etableret et vejanlæg af mindre omfang.

I *TS 81101-00038* mener ejeren ikke at anlægsmyndigheden har dokumenteret at letbaneanlægget har en positiv indvirkning på ejendommen, ift. til dens aktuelle brug og indretning. Der lægges her vægt på at organisationen har anvendt ejendommen til fagforeningsvirke og der er ingen planer om en ændret anvendelse eller afhænding af ejendommen. Det påpeges at selvom lokalplanen giver planmæssige rammer til at ændre anvendelsen, bør dette ikke tillægges værdi. Dette skyldes at det er 25% af ejendommen der afstås, hvilket *“vil have indvirkning på den fremadrettede mulighed for ændret indretning, som må antages at have et langsigtet perspektiv”* [TS 81101-00038 s. 15]. Altså mener ejeren at det ikke er muligt at ændre anvendelsen for ejendommen, hvorfor der ikke kan drives nytte af de fordele, som et ændret plangrundlag medfører. Dertil lægger ejeren vægt på at det er usandsynligt at letbanestoppet i nærheden vil få en positiv indvirkning. Dette begrundes ved at ejendommen ejes af en organisation, som organiserer inden for bestemte faggrupper og *“derfor ikke vil få flere medlemmer som følge af etableringen af letbanen”* [TS 81101-00038 s. 15-16]. Derudover vil medlemmer af organisationen anvende bil og evt. cykel som transportmiddel.

Ifølge ejeren er der kun “*tale om ulemper, og på ingen måde fordele ved, at hovedparten af organisation 1’s parkeringspladser eksproprieres og ”erstattes” af et letbanestop*” [Ibid. S. 16]

Ydermere argumenterer ejeren i *TS 81101-00038* for at det er usandsynligt at letbanen vil stå færdig inden for rimelig tid, som det også gøres i afsnit 6.2. Ejer henviser til andre lignende anlægsprojekter, hvor der er sket forsinkelser, hvorfor Odense Letbane ikke påtænkes at være klar til indvielse i 2020.

Ekspropriationskommissionens kendelse

Dette afsnit omhandler kun *lb.nr. 97, 98 og 99*, da disse ikke er blevet påklaget til Taksationskommissionen. Ekspropriationskommissionen vælger i alle tre sager at der kan afkortes i erstatningen som følge af letbanens fordele. Der bliver i den forbindelse påpeget at letbanen samt tilhørende letbanestationer vil opleve en fordel ift. den værdistigning stationsnærheden medfører. Derudover lægges der vægt på, at ejeren ønsker at udvikle arealerne til bolig, men at der på daværende tidspunkt ikke forelå lokalplan, byggetilladelse eller anden myndighedsgodkendelse for ejerens skitserede projekt. Ekspropriationskommissionen finder at der grundet Kommuneplan 2013-2025, arealet og områdets karakter er tale om forhold, der gør at der kan foretages fradrag i erstatningen. Det påpeges særligt at der i Kommuneplanen fremgår at “*Odense Kommune vil se velvilligt på omdannelse og tættere byggeri inden for 400 meter fra det planlagte letbanenet, der kan indpasses på forsvarlig vis i de lokale omgivelser*” [Hæfte 29, s. 18]. I alle tre tilfælde er erstatningen blevet afkortet med 10%. Selvom at Ekspropriationskommission anerkender at der foreløbig ikke er nogle lokalplan eller lignende der gør det muligt for ejeren at udvikle ejendommen til bolig, påpeges det at der igennem Kommuneplanen er ønske om at byudvikle omkring letbaneanlægget. Hertil antages det af projektgruppen, at kommissionen ikke kan afkorte erstatningen fuldstændigt, grundet de usikkerheder der er ift. hvornår ejeren kan udnytte fordelene.

Taksationskommissionens kendelse

Der er som nævnt forskellige udfald i de to sager. I *TS 81101-00037* vurderer Taksationskommissionen at der kan ske fradrag for fordel. Kommission udtaler i denne sammenhæng at der ikke kan fradrages for “*den langsigtede udviklingsplan for ejendommen og ejendommens placering i et område... under omdannelse til byformål*” [TS 81001-

00037 s. 21]. Taksationskommissionen tillægger derfor ikke plangrundlaget en betydning for hvorvidt der kan fradrages for fordele eller ej. Tilgængæld skønner Taksationskommissionen at der kan afkortes i erstatningen, som følge af den fremtidige fordel ved at der anlægges en letbanestation i nærheden af ejendommen. Erstatningen bliver ikke fuldstændig afkortet, da kommissionen vurderer at fordelene bliver begrænset af at der er en række bevaringsværdige bygninger på ejendommen. Desuden er der en række vanskeligheder og usikkerheder, der gør omdannelsen til bolig langsigtet og omkostelig. Dermed sker der en fradragelse på 1.000.000 kr., som følge af den stationsnærhed letbanen medfører ejendommen.

Desuden har kommissionen i kendelsen *TS 81101-00037* også besvaret spørgsmålet om, hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele, hvis det afståede areal ikke er en del af ekspropriationsanlægget. Hertil påpeger Taksationskommissionen at den påtænkte anvendelse af det afståede areal er uden betydning ifm. erstatningsspørgsmålet. Det vil sige at Taksationskommissionen ikke forholder sig til hvilket areal, der skal anvendes til selve letbanen og hvad der skal anvendes til fortov, cykelsti mv. Kommissionen vurderer altså, at ejers henvisning til *Blangstedgård*-sagen ikke var korrekt anvendt. Der udtales i *Blangstedgård*-sagen, at der kun bør fradrages i erstatningen for det areal der har været nødvendig for at etablere ekspropriationsanlægget og derved forholdes der altså ikke til den påtænkte anvendelse af det afståede areal.

I *TS 81101-00038* vurderer Taksationskommissionen, at der ikke skal foretages fradrag for fordele. Kommissionen begrundede denne afgørelse pba. at anlægsmyndigheden ikke har formået at føre bevis for at letbaneanlægget skulle medføre ejendommene en værdistigning. Taksationskommissionen vurderer at ejendommens værdistigning skyldes den planmæssige ændring ifm. lokalplan 0-761 og ikke "*ejendommens indskrænkning ved ekspropriation til letbanen*" [TS 81101-00038 s. 18]. Denne vurdering bygger på at lokalplanen er vedtaget før ekspropriationstidspunktet. Lokalplanen giver ejeren mulighed for at udvikle ejendommen. Dog betyder ejendommens indretning samt at ejendommen er bevaringsværdig, at der er større krav til omdannelse af ejendommen, hvorfor der ikke kan begrundes at der skal ske en afkortning af erstatningen. I april 2018 bliver *TS 81101-00038* genoptaget, grundet Taksationskommissionens fejlagtige anvendelse af plangrundlaget. Der bliver ved genoptagelsen gjort opmærksom på at det kun er en lille del af ejendommen, som er omfattet af lokalplan 0-761, hvorfor størstedelen af ejendommen er underlagt anden lokalplan og dermed er udlagt til offentlige formål. Derved fastlagde kommissionen, at der skulle tildeles en lavere enhedspris pr. m² for arealerstatningen. Tidligere nævnt

i afsnit 5.4 påhviler bevisbyrden for fradragsspørgsmålet anlægsmyndigheden i praksis, selvom kommissionen teoretisk set er underlagt officialprincippet. Kendelsen viser dog, at der kan opstå problemetikker når kommissionen ikke selv søger sagen tilstrækkelig oplyst. Der kan rejses tvivl, hvorvidt anlægsmyndigheden ville informere kommissionen om, at det ekspropriative indgreb ikke er fuldstændig omfattet af lokalplan 0-761, hvis Taksationskommissionens kendelse var gået deres retning.

I begge kendelser anerkender Taksationskommissionen ikke at plangrundlaget og ekspropriationsanlægget skal vurderes som en samlet enhed. Det forudsætter at den henviste lokalplan 0-761 og kommuneplantillæg nr. 23 var vedtaget før ekspropriationstidspunktet, hvilket gav ejer mulighed for at omdannelse af den respektive ejendom til bolig- eller serviceformål. Derved kan det antages, at tidsrammen for ekspropriationstidspunktet og plangrundlagets vedtagelse har en væsentlig betydning for, hvorvidt det skal ses som en samlet enhed. Kommissionen havde yderligere fokus på, at erstatningen kun skulle afkortes for de fordele ejendommen vil drive nytte af (jf. afsnit 6.3). Kendelserne fra Taksationskommissionen understreger behovet for, at anlægsmyndigheden ikke blot påviser fordelene forbundet med ekspropriationsanlægget, men også konkretisere, hvordan den berørte ejendom driver nytte af denne fordel.

6.6 Opsamling

Der er flere faktorer der gør sig gældende ifm. taksationsmyndighedens kendelser i letbanesagerne fra Odense Letbane. For at Taksationskommissionen kan vurdere, hvorvidt der skal ske fradrag for fordele, er det flere elementer der skal tages i betragtning. Det gælder først og fremmest at det ikke er tilstrækkeligt blot at påvise en fordel, men at det skal konkretiseres, hvordan denne fordel gavner ejeren, hvis areal der eksproprieres. Det vil sige at det er anlægsmyndighedens opgave at argumentere i detaljer for hvordan den berørte ejendom og ejer vil kunne drage nytte af fordelene samt hvordan ejendommens værdi stiger. Eksempelvis viser de nævnte kendelser tydeligt, at der ikke afkortes i erstatningen pba. stationsnærheden, hvis de eksproprieret ejendomme allerede har mulighed for god kollektiv trafik. Yderligere kan den eksisterende ejendomstype også have en betydning for, hvorvidt ekspropriationsanlægget medfører en fordel for ejendommen og derved om der belæg for at erstatningen kan afkortes (jf. afsnit 6.2). Eksempelvis kan en eksisterende udlejningskontrakt gøre, at det ikke er muligt at forhøje huslejen, selvom ejendommen egentlig opnår en værdistigning som følge af stationsnærheden til letbanen. Hermed skal

der påvises af anlægsmyndigheden, at ejerens ejendom reelt drager nytte af de påståede fordele. Her kan der henvises til kendelsen *TS 81101-00034*, hvor der blev anerkendt at letbanen medførte en værdistigning. Fordelen blev dog ikke afkortet i erstatningen, da pålagte aftaler på ejendommen ikke gjorde det muligt for ejeren at drive nytte af fordelen indenfor rimelig tid.

Det vides fra kapitel 5 at erstatningen kun kan afkortes, hvis der er en klar årsagssammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og den fordel anlægget medfører. Det ses også i kendelserne fra Odense Letbane, at der ikke foretages fradrag for fordele, hvis der ikke er en tilstrækkelig dokumenteret sammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og den fordel der er påstået. Det hænger sammen med, at taksationsmyndigheden skal foretage en konkret vurdering af sagens forhold for at vurdere, hvorvidt ekspropriationsanlægget reelt medfører en fordel for restejendommen. I mange tilfælde formår anlægsmyndigheden ikke at argumentere konkret for, hvordan restejendommen opnår en værdistigning som følge af letbaneanlægget.

I flere af kendelserne henviser anlægsmyndigheden til det eksisterende plangrundlag for ejendommen. Særligt blev der lagt vægt på, at letbanen lå til grund for områdets ændret plangrundlag og derved anvendelsesmulighederne for ejendommen til eks. udvikling af boliger. Hertil viser taksationsmyndighedens kendelser, at der særligt lægges vægt på tidsrammen ifm., hvorvidt plangrundlaget og letbanens skal ses som en samlet enhed. Især var der fokus på tidsrammen for ekspropriationstidspunktet og plangrundlagets vedtagelse.

I starten af kapitlet fremgår der er en oversigt (jf. tabel 6.2) over de anvendte kendelser samt taksationsmyndighedernes afgørelse ifm. fradrag for fordele. Derfor er det valgt at lave endnu en oversigt i nedenstående tabel 6.7. I tabellen fremgår taksationsmyndighedens kendelse, begrundelse for udfaldet, erstatningsstørrelsen samt sagernes status.

Sagsnr. eller lb. nr.	Kan erstatningen afkortes? (Ekspropriations- / Taksationskommissionens afgørelse)	Taksationskommissionens begrundelse om fradragsspørgsmålet for den seneste kendelse	Erstatningsbeløb (areal- og ulempeerstatning)	Sagens nuværende status
97	Ja / -	Letbanen medfører en fordel, da den skaber en stationsnærhed til ejendommen og idet der er mulighed for omdannelse samt udvikling af beboelse langs letbanen (jf. kommuneplan 2013-2025).	27.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
98	Ja / -	Letbanen medfører en fordel, da den skaber en stationsnærhed til ejendommen og idet der er mulighed for omdannelse samt udvikling af beboelse langs letbanen (jf. kommuneplan 2013-2025).	27.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
99	Ja / -	Letbanen medfører en fordel, da den skaber en stationsnærhed til ejendommen og idet der er mulighed for omdannelse samt udvikling af beboelse langs letbanen (jf. kommuneplan 2013-2025).	671.625 kr.	Endelige kendelse. Begge parter har accepteret Ekspropriationskommissionens afgørelse
TS 81101-00025	Nej / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der ikke har været en klar årsagssammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og anlægsmyndighedens påståede fordele.	2.062.343 kr.	Afventer de to prøvesager. Det gøres for at aflaste domstolene.
TS 81101-00039	Ja / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da ejer pga. den eksisterende lejekontrakt, ikke har mulighed for drive nytte af fordelene letbanen medfører.	453.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
TS 81101-00049	Ja / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der ikke har været en klar årsagssammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og anlægsmyndighedens påståede fordele.	18.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
TS 81101-00034	Nej / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da ejer pga. den eksisterende lejekontrakt, ikke har mulighed for drive nytte af fordelene letbanen medfører.	273.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
TS 81101-00037	Ja / Ja	Letbanen medfører en fordel, som følge af den stationsnærhed anlægget tilløber ejendommen. Derfor vælger Taksationsmyndigheden at fradrage 1 mio. kr.	3.200.000 kr.	Taget direkte videre til Landsretten som prøvesag, da kendelsen er vurderet principiel. Sammenbehandlet med TS 81101-00038, da beliggenheden er meget identiske.
TS 81101-00038	Nej / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da ejendommens værdistigning skyldes lokalplan 0-761, der er vedtaget før ekspropriationstidspunktet og da bevaringsværdige bygninger ikke gør det muligt at udvikle ejendommen yderligere.	2.256.600 kr.	Taget direkte videre til Landsretten som prøvesag, da kendelsen er vurderet principiel. Sammenbehandlet med TS 81101-00037, da beliggenheden er meget identiske.
TS 81101-00050	Ikke bragt op endnu / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet for ejendommen og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	130.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
TS 81101-00051	Ja / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	330.000 kr.	Afventer de to prøvesager. Det gøres for at aflaste domstolene.

TS 81101-00070	Ja / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	210.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
TS 81101-00040	Ja / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	95.000 kr.	Endelige kendelse. Begge parter har accepteret Taksationskommissionens afgørelse
TS 81101-00052	Ikke bragt op endnu / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	117.000 kr.	Endelige kendelse, beløbet blev af anlægsmyndigheden vurderet til at være for lavt til at tage sagen videre for domstolene
TS 81101-00054	Ja / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	368.000 kr.	Endelige kendelse. Begge parter har accepteret Taksationskommissionens afgørelse
TS 81101-00055	Nej / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	433.500 kr.	Endelige kendelse. Begge parter har accepteret Taksationskommissionens afgørelse
TS 81101-00074	Nej / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da der allerede er velfungerende trafik i nærområdet og da anlægsmyndighedens argumenter ikke er konkrete nok til at bevise letbanen medfører en fordel.	25.000 kr.	Endelige kendelse. Begge parter har accepteret Taksationskommissionens afgørelse
TS 81101-00080	Ikke bragt op endnu / Nej	Letbanen medfører ikke en fordel, da den eksisterende ejendoms type ikke gør det muligt for ejeren at drive nytte af værdistigningen	2.368.000 kr.	Afventer de to prøvesager. Det gøres for at aflaste domstolene.

Figur 6.7. Oversigt over resultatet af taksationsmyndighedernes kendelser.

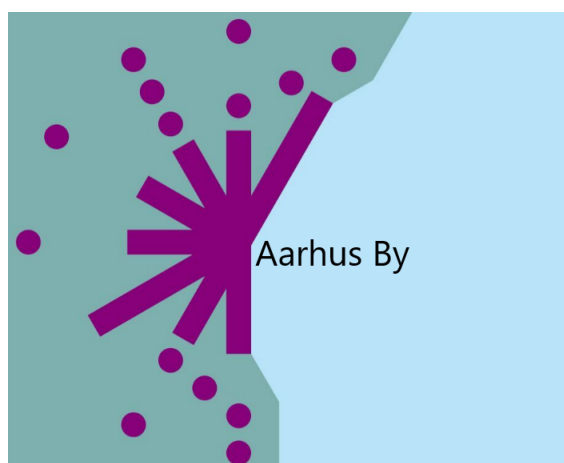
Størstedelen af de anvendte kendelser er ikke af anlægsmyndigheden blevet taget videre til domstolene (jf. figur 6.7 og vidensdeling af TGR, se vedhæftede zip-fil). Dette skyldes hovedsageligt at erstatningsbeløbet var for lavt til at anlægsmyndigheden vil trække lodsejeren gennem retssystemet. Derudover har en anden årsag været at anlægsmyndigheden har accepteret Taksationskommissionens kendelse om at bevisbyrden ikke var løftet. Dog er sagerne *TS 81101-00037*, *-38*, *-25*, *51* og *-80* blevet forelagt domstolene. Det skal her pointeres at *TS 81101-00037* og *-38* skal sambehandles ved Østre Landsret og køres som prøvesager for, hvorvidt erstatningen skal afkortes pga. stationsnærheden til letbanen. Sagerne er af så principiel karakter, at det er blevet ansøgt om appeltilladelse ved Procesbevillingsnævnet [Procesbevillingsnævnet, 2024]. Derved er det blevet besluttet at sagerne skal starte i Østre Landsret og fungere som prøvesager. Det forventes at hovedforhandlingerne for prøversagerne berammes i 2025. Derudover skal det nævnes at *TS 81101-00025*, *-51* og *-80* afventer behandling i Byretten, men dette vil først ske efter domsafsigelser ved Østre Landsret om prøversagerne. Dette gøres mhb. på at aflaste domstolene, idet sagerne har samme fællestræk ift. emne og placering. Derfor bør Taksationskommissionens kendelser af disse sager vurderes med forbehold, idet det muligvis ikke er den endelige afgørelse.

Højesterets forventede

afgørelse 7

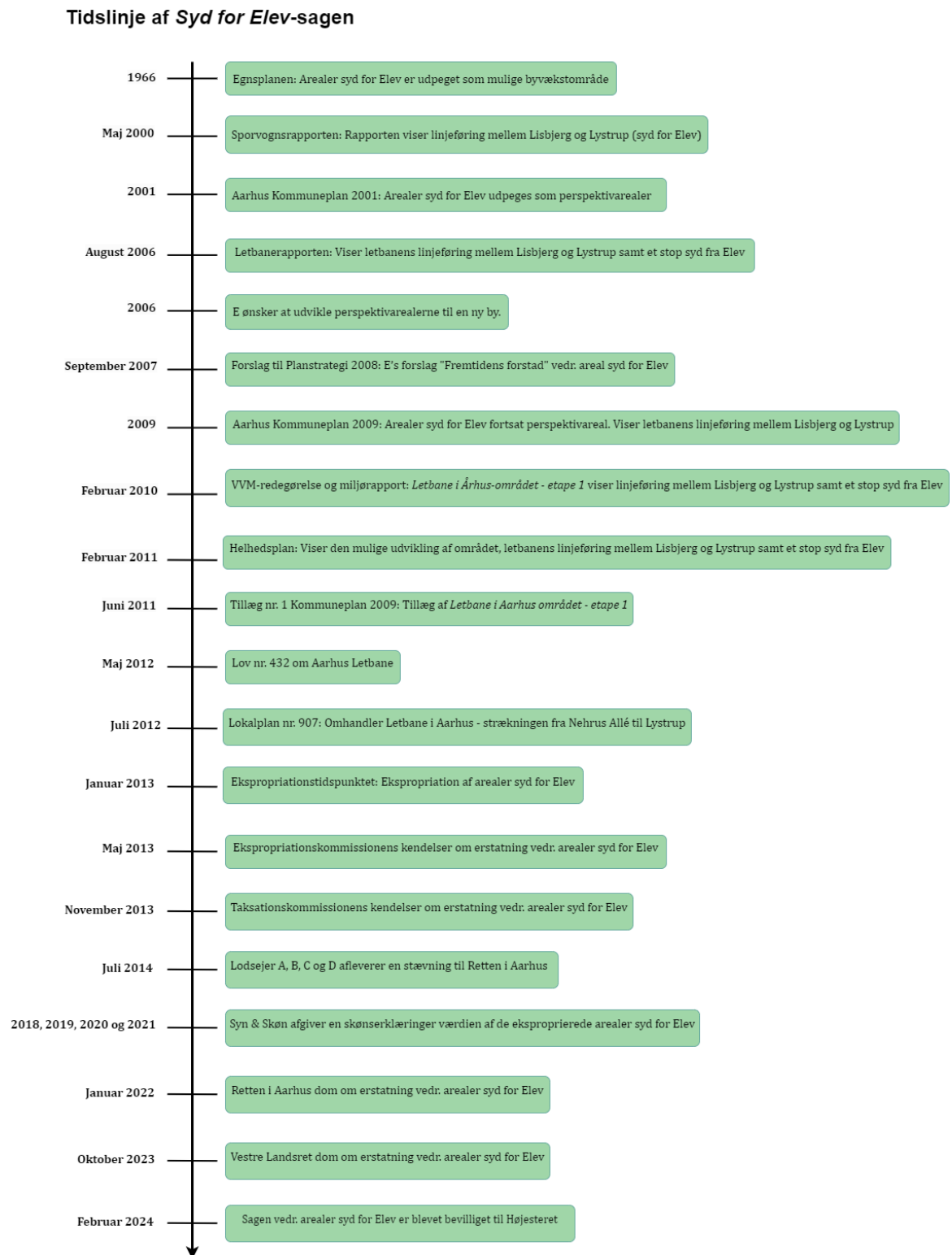
Ved hjælp af den opnåede viden i forrige kapitler, vil der i dette kapitel være en analyse af Syd for Elev-sagen mhb. på at besvare det mulige udfald fradragsspørgsmålet vil få ved Højesteret. Syd for Elev-sagen vil først præsenteres og dernæst vil projektgruppen analysere samt sammenholde sagens oplysninger med den opnåede viden fra kapitel 5 og 6. Analysen foretages for at vurdere, hvorvidt syd for elev sagen opfylder kriterierne for at der kan foretages fradrag for fordele.

Inden det er muligt at forsøge at forudsige domsafsigelsen ved Højesteret, vil der først være en opridsning af *Syd for Elev*-sagens oplysninger. Sagens oplysninger fremgår også af tidslinjen på figur 7.2 (se næste side). I 1966 blev der udarbejdet en egnsplan, som var en overordnet planlægning på tværs af de daværende kommunegrænser [Post, 2018, s. 80].



Figur 7.1. Egnspanen [Aarhus Kommune, 2008, s. 9].

Ifølge egnsplanen skulle Aarhus by vokse efter en “fingerbymodel”, hvilket er illustreret på figur 7.1. Fingerbymodellen rammer området ved Lisbjerg og Lystrup, hvor sagens ejendomme er placeret (den nordlige del af modellen).



Figur 7.2. Tidslinje af Syd for Elev-sagen. Egenproduktion pba. beskrivelser fra [MAD2023.266, s. 276-278].

I maj 2000 udgav Aarhus Kommune og Trafikministeriet en rapport, hvori mulighederne for sporvognsdrift blev undersøgt. Dette blev gjort mhp. et konkret beslutningsgrundlag for indførelse af sporvognsdrift i Aarhus. Af rapporten fremgår der et ønske om et pålideligt trafiksystem med korte rejsetid og god komfort [Vilhof og Marcussen, 2000, s. 1]. Dertil kom et ønske at sporvognssystemet og byudviklingen i Aarhus skulle gå hånd i hånd, hvorfor der i sporvognsrapporten var forskellige sporvognsløsninger, bl.a. en linjeføring mellem Lisbjerg og Lystrup [Vilhof og Marcussen, 2000, s. 2 + 4]. Ønsket om sammenhæng mellem byudvikling og sporvognsdriften fremgår også af Kommuneplan 2001. Af denne fremgår der udpegninger af ca. 2100 ha til nye byvækstarealer, hvoraf ca. 1300 ha blev udlagt som perspektivarealer, der ville kunne udvikles på længere sigt. En del af arealerne der er omfattet *Syd for Elev*-sagen blev udlagt som perspektivarealer der kunne udvikles på længere sigt. [MAD2023.266, s. 270-271]

I august 2006 udgav Aarhus Amt og Aarhus Kommune en letbanerapport, som byggede videre på ideerne fra sporvognsrapporten fra 2000 [Aarhus Kommune, 2006, s. 5]. Rapportens formål var at konkretisere linjeføringer samt udrede mulighederne og konsekvenserne af et letbanesystem i Aarhus. Linjeføringen mellem Lisbjerg og Lystrup lignede den fra sporvognsrapporten [Ibid. s. 4].

Ydermere fik privatudvikler, E (Tækker Group), interesse for at byudvikle perspektivarealerne syd for Elev. I forlængelse af den begyndende interesse udarbejdede E et projektforslag til byudvikling i Aarhus Kommune. Projektforslaget "Fremtidens forstad" blev ydermere et forslag til kommunens planstrategi 2008. Af projektforslaget fremgår det at den kollektive trafik skal fremmes i sådan en grad at privatbilismen i fremtidens forstad bliver overflødig [Tækker Group og Cebra, 2007, s. 6]. I den forbindelse er letbanen indtænkt i planen, hvilket fremgår på flere af kortene i projektforslaget. Dette skyldes at perspektivarealerne ifølge E havde en gunstig placering ift. den eksisterende by, byvækst og infrastrukturelle tiltag, såsom letbanen og Djurslandsmotorvejen [Ibid. s. 12]. E begyndte efterfølgende at kontakte diverse Lodsejere i området om mulig opkøb af deres ejendomme med henvisning til projektforslaget [MAD2023.266 s. 271].

I Kommuneplan 2009, fremgår det at behovet for byudvikling i Aarhus Kommune ikke imødeskattes ved blot at byomdanne og byfortætte. Derfor er det nødvendigt at inddrage nye arealer for at kunne understøtte byudviklingen i kommunen. De udlagte perspektivarealer fra Kommuneplan 2001 forventes at blive opbrugt for at kunne dække udviklingsbehovet. I den forbindelse bliver der i Kommuneplan 2009, peget på nye byer ved

Elev og Malling samt at planlægningen af disse byer kan begyndes i byrådsperioden 2010-2013, hvorfor disse arealer kan inddrages til byformål ifm. Kommuneplan 2013. [Aarhus Kommune, 2009, s. 44-45]

Det ønskes af Aarhus Kommune at de nye byer er bæredygtige og har god tilgængelighed for alle trafikarter. Det vil sige at de større byvækstområde er placeret langs "*eksisterende byakser med adgang til det overordnede vejnet, baner og hovedstisystemer*" og dermed indgår byvækstområdet ved Elev i letbaneplanerne [Ibid. s. 45].

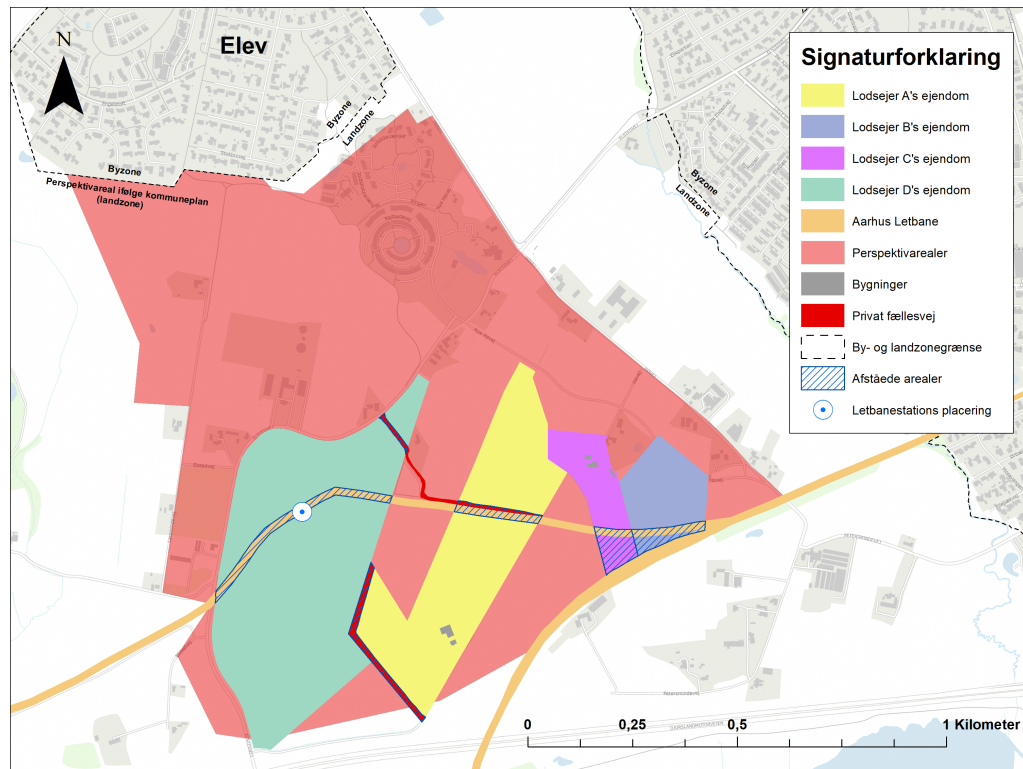
Af VVM-redegørelsen fra 2010 fremgår det at linjeføringen mellem Lisbjerg og Lystrup skal ske gennem perspektivarealerne ved Elev. Linjeføringen er blevet optimeret således ønskerne om hhv. hurtig og direkte letbaneforbindelse samt centralplacering i byudviklingsområdet ved Elev kan imødekommes. Der var ved Elev indlagt en bufferzone, hvor der kunne ske justering af linjeføringen ift. fremtidig byudvikling. Dermed afhang den endelige linjeføring af "*den fremtidige bystruktur og beslutningerne om, hvorledes letbanen tænkes indpasset i byerne*". [COWI A/S, 2010b, s. 5 + 9]

I februar 2011 blev der af E, Cebra og Niras, i tæt samarbejde med Aarhus Kommune udarbejdet en helhedsplan for den nye by, syd for Elev, med navnet Nye. I Helhedsplanen udtrykkes der ønsker om at styrke den kollektive trafik og at flere benytter sig af dette. Derfor skulle letbanen og letbanestoppet understøtte mulighederne for en aktiv by med god tilgængelighed og hvor rekreative områder tilgodeses [Group et al., 2011, s. 57]. Letbanen blev derfor indtænkt som den trafikale rygrad i Nye, både med central placering af letbanestation samt en linjeføring der sikre bedst fremkommelighed. Ifølge Helhedsplanen vil linjeføringen følge det fastlagte tracé fra VVM-redegørelsen. [Ibid. s. 59]

Der blev i juni 2011 vedtaget et tillæg til Kommuneplan 2009. Tillæggets formål er at "*reservere de arealer, der er nødvendige for letbanens etablering*" [Teknik & Miljø, 2011, s. 4]. Ligesom i VVM-redegørelsen fremgår der et stop i Elev på linjeføringen mellem Lisbjerg og Lystrup. Hertil skal det pointeres at den endelige linjeføring endnu ikke var fastlagt. [Ibid. s. 7]

I maj 2012 blev anlægsloven for Aarhus Letbane vedtaget, hvorefter der i juli 2012 blev vedtaget Lokalplan nr. 907. Det fremgår af lokalplanen at letbanen vil løbe gennem Nyes fremtidige bymidte. [Aarhus Kommune, 2012, s. 19]. Ydermere blev kommunetillæg nr. 43 vedtaget, så arealerne kunne udlægges i sådan en bredde, at der blev sikret en fleksibilitet i fastlæggelsen af den endelige linjeføring [MAD2023.266, s. 273]

I januar 2013 blev fire lodsejers arealer, beliggende i landzone, eksproprieret. Lodsejer A driver et almindeligt fritidslandbrug på sin ejendom. Lodsejer B driver et almindeligt fritidslandbrug på sin ejendom. Lodsejer C anvender ikke arealet til landbrug, men har udlånt det til græsning. Lodsejer D driver landbrug på ejendommen. Ejernes ejendomme er beliggende i det omtalte perspektivareal, som blev udlagt i Kommuneplan 2001 og Kommuneplan 2009. Perspektivarealet og lodsejernes ejendomme kan ses på nedenstående figur 7.3.



Figur 7.3. Kort over ejernes ejendomme, perspektivarealet syd fra Elev og ændringen ekspropriationsanlægget medfører. Egenproduktion af data udleveret af SDFI og beskrivelser samt illustrationer fra JAH og Aarhus Kommune [2009].

Figur 7.3 viser lodsejernes ejendomme og størrelserne af de afståede arealer til etableringen af letbanen. Udover de arealer, der er afstået til selve letbaneanlægget, så blev der også medeksproprieret de sydlige afskåret arealer for lodejer B og C's ejendomme. Der fremgår ikke en begrundelse for at ekspropriere de afskårne arealer. Det er dog antaget af projektgruppen, at anlægsmyndigheden har udført en medekspropriation af de afskårne arealer, da arealerne bliver afskåret mellem to letbanestrækninger og derved ikke længere kan anvendes effektivt (jf. LA § 20, stk. 3). Desuden er der også afstået areal til etablering og udvidelse af privat fællesveje, hvilket har været nødvendigt for ekspropriationens gennemførelse, da der ifølge UL § 18, stk. 1 ikke må foretages matrikulære ændringer

således at en samlet fast ejendom ikke har adgang til offentlig vej. Yderligere fremgår det af figuren, at letbanestationen er beliggende syd fra Elev med en afstand på ca. 700 meter til lodsejer B's ejendom. Ejendommene får altså en stationsnærhed på 700 m eller mindre, som følge af letbanens etablering. På ekspropriationstidspunktet, var lodsejernes ejendomme placeret i landzone, dette fremgår også af figur 7.3.

Da der på ekspropriationsforretningen ikke kunne indgås forlig mellem lodsejerne og anlægsmyndighed, blev der af Ekspropriationskommissionen afsagt kendelser i maj 2013. Ekspropriationskommissionen tilkendte lodsejerne en erstatning på 20 kr. pr. m² for den almindelige landbrugsjord og dertil et mindre tillæg på 10 kr. pr. m² (Lodsejer D fik et tillæg på 30 kr. pr. m² - ingen begrundelse herfor). Derved fik lodsejer A, B og C tildelt en erstatning på 30 kr. pr. m² for deres afståede arealer, mens lodsejer D fik tildelt en arealerstatning på 50 kr. pr. m². Det fremgår ikke nærmere hvad grundlaget er for det mindre tillæg, men ekspropriationskommissionen påpeger at der ikke er en egentlig forventningsværdi knyttet til arealerne. Det begrundes kommissionen pba. at Nye udvikles i etaper, hvoraf de afståede arealer ligger i udviklingsplanernes etape tre. Udviklingen af etape tre forventes dog at ligge så langt ude i fremtiden, at kommissionen vurderer at der ikke er en forventningsværdi knyttet til ejendommene. Lodsejerne var ikke enig i denne kendelse og valgte derfor at anbringe sagen for Taksationskommissionen. Taksationskommissionen afsagde kendelse i november 2013. Kommissionen valgte delvist at justere tillægget til 20 kr. pr. m², da de vurderede en vis forventningsværdi til perspektivarealerne (uafhængigt af letbaneprojektet) og at tillægget skulle forhøjes grundet tidshorisonten for udviklingen af arealerne. Hertil skal det nævnes at Taksationskommissionen valgte at stedfæste Ekspropriationskommissionens afgørelse ifm. Lodsejer D. Således fik lodsejer A, B og C forhøjet deres erstatning til 40 kr. pr. m² for deres afståede arealer, mens lodsejer D fik tildelt en arealerstatning på 50 kr. pr. m². Lodsejerne var fortsat utilfredse og stævnedes derved Aarhus Letbane I/S, Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Transportministeriet, og anlagde sag i Byretten i juli 2014.

I forbindelse med retssagen ved Byretten blev der afholdt Syn & Skøn med tre skønsmænd i 2018, altså 5 år efter ekspropriationstidspunktet. Grunden til at Syn & Skøn først blev afholdt i 2018 kan skyldes processuelle uenigheder ifm. sagen og at der kan være lang sagsbehandlingstid ved domstolene. I forbindelse med Syn & Skøn, vurderede skønsmændene at tillægget for arealernes forventningsværdi, at være 80 kr. pr. m² som

følge af de udlagte perspektivarealer. Denne prissætning var uafhængig af letbanen, men skønsmændene vurderede også arealerne til at have en forventningsværdi på 30 kr. pr. m² som kunne henføres til letbanen og dermed ikke skulle erstattes. I vurderingen har skønsmændene bl.a. forholdt sig til arealernes beliggenhed, planmæssig status samt diverse usikkerheder og udgifter ifm. udviklingen af arealerne [MAD2023.266, s. 296-297]. Ydermere henviser skønsmændene til den store mængde af tilflyttere, som naturligt medfører et behov for nye og flere boliger [Ibid., s. 339]. Dermed blev det skønnet af skønsmændene at arealerne havde en værdi på 130 kr. pr. m², “... hvoraf de 20 kr. er værdien for den rene landbrugsjord, de 80 kr. er forventningsværdien af perspektivarealet som sådan, og de 30 kr. er den yderligere forventningsværdi, der kan henføres til letbanen” [Ibid., s. 288]. Yderligere blev der afholdt supplerende Syn & Skøn i 2019, 2020 og 2021. De supplerende skønserklæringer fra 2019 og 2020 kan skyldes at der har været flere tvistpunkter i sagen samt hvis retten finder den oprindelige skønserklæring utilstrækkelig. Skønserklæringen i 2021 skyldtes en, af skønsmændene, fejlregning af Lodsejer D’s ejendom.

I januar 2022 faldt dommen i Byretten til fordel for lodsejer A, B, C og D, der blev tilkendt en samlet erstatning på 100 kr. pr. m² for perspektivarealerne, hvortil der ikke blev foretaget fradrag for fordele. Begrundelsen herfor var at “(...) anlæggelsen af en letbane i området (...) ikke var en forudsætning for den fremtidige udnyttelse af perspektivarealerne til byudvikling” [Ibid., s. 340]. Det uddybes af byretten at letbaneprojektet var et element ifm. byudvikling af de omhandlende perspektivarealer, der “under alle omstændigheder måtte antages at ville ske, henset til områdernes beliggenhed i forhold til centrum af Aarhus” [Ibid.].

Anlægsmyndigheden ankede sagen til Landsretten, der i oktober 2023 fandt, at der ikke var tilstrækkeligt bevisgrundlag for at tilsidesætte Taksationskommissionens skøn. Det blev vurderet af Landsretten, at der ikke var det fornødne grundlag til at tilsidesætte Taksationskommissionens skøn på hhv. 40 kr. pr. m² og 50 kr. pr. m² med skønsmændenes kvadratmeterpris på 100 kr. Landsretten hæftede sig bl.a. ved at den første skønserklæring blev udarbejdet 5 år efter ekspropriationstidspunktet. Desuden så Landsretten også nuanceret på de købstilbud der blev givet af Aarhus Kommune, ang. perspektivarealerne. Skønsmændene havde bl.a. henvist til Aarhus Kommunes købstilbud og fremlagt dem som dokumentation for at tildele perspektivarealerne en værdiansættelse på 100 kr. pr. m².

De fremlagte købstilbud er opstillet nedenfor, men der er for sagen ikke angivet hvilke matr.nr Aarhus Kommune har tilbudt at opkøbe:

- Den 18. maj 2010 tilbød Aarhus Kommune en kvadratmeterpris på 81 kr.
- Den 29. juni 2010 tilbød Aarhus Kommune en kvadratmeterpris på 111 kr.
- Den 28. august 2013 tilbød Aarhus Kommune en kvadratmeterpris på 86 kr.

Det påpeges dog af Landsretten at købstilbuddene enten var foretaget efter ekspropriationstidspunktet, ikke var sammenlignelige eller at der var bygninger til stede på ejendommen, hvilket forøgede kvadratmeterprisen. Desuden blev der besluttet at foretage fradrag for fordele af Landsretten, da letbanen blev vurderet til at være en nødvendighed for byudviklingen og dermed bidrog til en værdistigning af de tilbageværende ejendomme. Derfor blev lodsejerne kun tilkendt erstatning svarende til almindelig landbrugsjord (20 kr. pr. m²) og pålagt at betale sagsomkostningerne.

Der ses en klar uenighed mellem taksationsmyndighederne, By- og Landsret om hvorledes arealerne skal tildeles en forventningsværdi og om denne forventningsværdi er forårsaget af perspektivarealet eller letbanen. Byretten finder ikke grund til at foretage fradrag for fordele, da det ikke menes at letbanen har været en forudsætning for byudviklingen. Landsretten mener derimod at letbanen netop er en forudsætning, hvorfor der kan foretages fradrag for fordele også selvom det gælder generelle fordele. Nedenstående afsnit vil være en gennemgang og analyse af parternes påstande, da denne viden kan bidrage til at forklare, hvad der har influeret de forskellige afgørelser.

7.1 Påstande i sagen

I dette afsnit vil der være en analyse af parternes påstande. Analysen vil danne grundlag for projektgruppens vurdering af, hvad sagen sandsynligvis kunne få af udfald ved Højesteret. Det skal her påpeges, at der for Højesteret godt kan fremgå nye påstande samt anbringender end hvad præsenteret i hhv. By- og Landsretten. Af denne årsag kan projektgruppens bud på Højesterets udfald muligvis være utilstrækkeligt oplyst. Det er dog, af projektgruppen antaget, at sandsynligheden for dette er lav, idet det er kendt, at "*Parterne har i det væsentlige [ved Landsrettens sagsfremstilling] gentaget deres anbringender for byretten (...)*" [MAD2023.266, s. 346]. Derfor antages det heller ikke, at der ved Højesteret vil fremgå nye påstande, men blot supplerende oplysninger. Nærværende afsnit vil primært tage udgangspunkt i de præsenterede påstande fra Byretten.

7.1.1 Anlægsmyndighedens påstande

Anlægsmyndigheden har ved Byretten nedlagt påstand om at lodsejerne skal tilbagebetale den del af erstatningen der overgår erstatningen for almindelig landbrugsjord. Her henvises der til forventningsværdien, der blev givet til lodsejerne på 80 kr. pr. m², som tillæg ved Byretten. Anlægsmyndigheden ligger her vægt på at der ikke er en forventningsværdi til perspektivarealerne, da disse i Kommuneplan 2009 alene var udlagt til perspektivarealer i landzone. Dertil gjaldt at arealerne på ekspropriationstidspunktet ikke havde andre udnyttelsesmuligheder end landbrugsjord. Ydermere henvises der til det manglende aktuelle planlægningsgrundlag for arealerne. Dette understøttes med henvisning til Kommuneplan 2001, hvor det fremgår at arealerne var udpeget som perspektivareal til byvækst på længere sigt (efter 2021). Anlægsmyndigheden ligger særligt vægt på formuleringen “længere sigt” og påpeger dermed at arealernes overførsel til byzone lå så fjernt ude i fremtiden at der ikke ville kunne ydes erstatning for forventningsværdien.

Den forventningsværdi der må være til perspektivarealerne, må henføres til letbanen og anlægsmyndigheden påpeger i denne forbindelse at letbanen har været grund til en fremskyndt byudvikling i området. Til at støtte dette argument henvises der til Helhedsplanen for Nye, hvori det fremgår at letbanen er et centralt element og at Nyes kommende bymidte er bygget op om letbanestationen [Teknik & Miljø, 2014, s. 13]. Dermed mener anlægsmyndigheden at der var stort kendskab til planerne om anlæggelse af letbanen, længe før den indledende planlægning om etablering af en ny by. Dette understøttes også af Letbanerapporten fra 2006, hvori der fremgår en linjeføring gennem perspektivarealerne ved Elev med et letbanestop [Aarhus Kommune, 2006, s. 28].

Anlægsmyndigheden kritiserer også skønsmændenes vurdering af forventningsværdien. Skønsmændene vurderede som nævnt at perspektivarealerne havde to forventningsværdier, en uafhængigt af letbanen på 80 kr. pr. m² og en afhængigt af letbanen på 30 kr. pr. m². Anlægsmyndigheden påstår i den forbindelse at der ikke er grundlag for at skønsmændene skulle have lavet en mere retsvisende vurdering af perspektivarealernes forventningsværdi end den Taksationskommissionen kom frem til på 20 kr. pr. m². Det påpeges at Taksationskommissionen har inddraget samme materiale og har besigtiget ejendommene tættere på ekspropriationstidspunktet end syn og skøn, som skete 5 år efter ekspropriation.

Anlægsmyndigheden gør yderligere gældende at der skal foretages fradrag for fordele selv hvis retten ikke finder at ejerne skal tilbagebetale erstatningen for perspektivarealerne, hvilket var 80 kr. pr. m². Det vil sige, at hvis retten ikke finder at ejerne skal tilbagebetale den del af erstatningen som overstiger den almindelig landbrugsjordpris på 20 kr. pr. m², så skal der foretages fradrag for fordele i erstatningen. I den forbindelse påpeges der med henvisning til VL § 103, stk. 2., at der både kan foretages fradrag for specielle og generelle fordele. En af betingelserne for at der kan afkortes i erstatningen som følge af erstatningen er at fordelene indtræder inden for rimelig tid. Hertil henvises der til skønsmændenes vurdering at ejendommene allerede på ekspropriationstidspunktet oplevede en værdiforøgelse og at letbanen blev sat i drift i 2017 (fire år efter ekspropriationstidspunktet). Det skal påpeges at strækningen mellem Lisbjerg og Lystrup (syd for Elev) først blev idriftsat i 2019. Derudover påpeges det af anlægsmyndigheden at skønsmændene har vurderet at et beløb på 30 kr. pr. m² kunne henføres til letbanen ift. perspektivarealernes handelsværdi på 130 kr. pr. m². Dermed har skønsmændene også vurderet, at der er fordele forbundet med letbane og at der skal afkortes i erstatningen. Anlægsmyndigheden kommer altså med følgende anbringender: hvis perspektivarealerne erstattes som landbrugsjord uden forventningsværdi, så kan der ikke ske fradrag for fordele af letbanen. Hvis der derimod skal erstattes for landbrugsjord med forventningsværdi, så mener anlægsmyndigheden at der skal fradrages for fordele og gives medhold til anlægsmyndighedens tilbagebetalingspåstande, da *“erstatningen reelt skulle være reduceret yderligere, hvis der ydes tillæg for forventningsværdi”* [MAD2023.266, s. 338].

Til at understøtte anlægsmyndighedens påstande, blev vidne H (fagchef i Areal & Rettigheder ved COWI og specialist inden for ekspropriation) og K (seniorforsker ved Aarhus Universitet og Københavns Universitet) indkaldt. H forklarer at han har været med til ekspropriations- og taksationsforretningerne, hvor han førte ordet for Aarhus Letbane. H fortæller at der på strækningen ved Lisbjerg og Elev ikke var blevet fastlagt en linjeføring. Denne blev med tiden fastlagt og blev bl.a. påvirket af byudviklingsplanerne for Nye. Letbanestationen i Elev, blev bl.a. rykket nord på, således Nye og letbanen ville vokse sammen. H mener at dette skete på udviklerens (E) initiativ.

K forklarer at han har specialiseret sig i modeller til at forudsige værdistigninger for ejendomme. Han har bl.a. været med til at skrive “Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet” (se også kapitel 6, hvor rapporten anvendes som argumentation). Ifølge K fremgår det bl.a. i rapporten, at der forekommer en positiv effekt på ejendomsværdien, hvis

der er en station i nærheden af ejendommen. Derudover fremgår det af rapporten at der er en gevinst ved at have skinnebåren transport og ikke kun busser. K har ikke selv arbejdet med letbaner, men har undersøgt dette og fundet frem til at “*S-tog er mere værdigivende end letbaner, og at letbaner er mere værdigivende end busser*” [MAD2023.266, s. 286]. Dette understøtter dermed påstanden om at letbanen medfører restejendommene en fordel iht. værdistigning at der skal afkortes i erstatningen.

7.1.2 Lodsejernes påstande

Lodsejerne har ved Byretten nedlagt påstand om at erstatningen skal forhøjes som følge af perspektivarealernes forventningsværdi. Der lægges særlig vægt på, at arealerne siden 1966 har været udpeget som muligt byvækstområde. De eksproprierede arealer har længe haft en forventningsværdi som følge af udpegningen siden 1966, og ville før eller siden været blevet byudviklet, ligegyldigt om letbanen blev etableret eller ej. Derfor påstår lodsejerne altså, at der allerede før ekspropriationstidspunktet var en forventningsværdi forbundet med arealerne. Dertil kommer at arealerne ifm. Kommuneplan 2001, blev udpeget til perspektivarealer, som kunne byudvikles efter 2021. Dog blev det besluttet, at planlægningen for byudvikling i området kunne begynde i perioden 2010-2013, helt præcist at der skulle udarbejdes en helhedsplanen (denne udkom i 2011). Ejer henviser til at planlægningen for Nye begyndte i 2007, lang tid før der var tale om etablering af Aarhus Letbane og dens endelige linjeføring i 2013. For at understøtte dette, henvises der til henvendelserne fra Aarhus Kommune om at erhverve arealerne syd fra Elev. Kommunens ønsket for denne erhvervelse, var mhp. at fremme den kommende byplanlægning og udlæggelsen til byudvikling. Ved kommunens henvendelser var der ingen benævnelse af en letbane, hvorfor det må vurderes at denne er uden betydning ifm. kommunens ønske om arealerhvervelse og den fremtidige byudvikling for området.

Yderligere påpeges det at Helhedsplanen har været afgørende for letbanens etablering og linjeføring. Anlæggelse af letbanen skete pba. byudviklingsplanerne og derfor medfører anlægget ikke en fordel, da den ikke har været grundlag for byudviklingen i området. I den forbindelse påstår ejerne at der ikke kan foretages fradrag for fordele, med henvisning til at hverken Ekspropriationskommissionen, Taksationskommissionen eller skønsmændene mener at der er grundlag for at afkorte erstatningen som følge af letbanens fordele. Ydermere påpeges det af ejerne at hvis restejendommene har opnået en merværdi grundet etableringen af letbanen, så skal der være sket inden for rimelig tid, hvilket ikke er tilfældet

i nærværende sag. Dog har ejerne ikke begrundet denne påstand yderligere end udtalelsen “*Det er ikke tilfældet.*” [MAD2023.266, s. 328]. Derudover mener ejerne, at de få fordele der er forbundet med letbanen er af så generel karakter, at “*det ikke berettiger til fradrag i de tilkendte erstatninger*” [Ibid.]. Denne påstand bliver dog heller ikke yderligere begrundet af ejerne.

Til at understøtte påstandene blev privatudvikler E indkaldt som vidne. Han har boliger i både København og Aarhus, hvoraf han i Aarhus har ca. 100 ejendomme. Han forklarer at hans interesse for området ved Elev begyndte i sommeren 2006, hvor en bankforbindelse kontaktede ham ifm. mulig byudvikling. Interessen kom fordi arealerne var udlagt som perspektivarealer og dermed var der mulighed for at anlægge en ny by. Som nævnt tidligere i kapitlet har E været bekendt med planer om letbanen og aktivt indtænkt den i diverse planer, såsom projektforslaget Fremtidens Forstad, hvor det fremgår at perspektivarealerne ved Elev havde en gunstig placering ift. den eksisterende by og infrastrukturelle tiltag. Derudover påpeges det, at nabobyen Lisbjerg er det højest prioriterede byvækst område i kommunen, hvorfor det ud fra et bæredygtigt synspunkt vil være fordelagtigt at “*samle byvæksten på færre og større lokaliteter og dele centrale faciliteter såsom vejbetjening*” [Tækker Group og Cebra, 2007, s. 12]. I samarbejde med kommunen udarbejdede E i 2011 en helhedsplan for Nye, hvor letbanen fremgår som et centralt element i byudviklingen og agererer som den trafikale rygrad. I helhedsplanen er letbanestationen placeret i byen Nye’s centrum, så “*kundegrundlaget er så stort som muligt*” [Group et al., 2011, s. 59]. Selvom E havde indtænkt letbanen i planerne for Nye, påpeger han at området var blevet byudviklet, selv uden letbanens etablering.

F, koncerndirektør i E’s ejendomsudviklingselskab, understøtter påstanden om byudviklingsplanernes indflydelse på letbanens etablering og linjeføring. F understreger at “*etablering og linjeføring af Letbanen alene var en konsekvens af E Groups byudviklingsplaner, og at Aarhus Kommunes bidrag til disse planer således var etablering af Letbanen*” [MAD2023.266, s. 327]. Ydermere påpeges det at hvis E ikke var endt i økonomiske vanskeligheder, som følge af finanskrisen, så ville byudviklingsprojektet have været realiseret, på tidspunktet hvor Taksationskommissionen behandlede erstatningsspørgsmålet.

E påpeger at han omkring 2013 havde smidt ca. 30 mio. kr. i projektet. Privatudvikleren E mener ikke at have haft indflydelse på at letbanen skulle etableres, men mener at “*han har haft indflydelse på, at letbanen blev trukket højere op på grunden, end først planlagt*” [MAD2023.266, s. 283]. Dertil nævner E også at der ikke var planlagt stoppested syd for

Elev, men han forhandlede med letbanen og *“betalte for at få flyttet letbanestationen lidt i forhold til det, der var planlagt”* [Ibid., s. 284]. Uden stoppestedet ved Elev, ville letbanen blot være en ulempe og omkostning ift. udviklingen af Nye. Nogle af de sidste købsaftaler blev indgået i 2014. E mener dog at han omkring 2018 opkøbte lodsjer A, C og D's ejendomme og påpegede i den sammenhæng også at der kun er 3-4 ejendomme i området som han ikke har opkøbt. E forklarede dermed at have opkøbt 25-26 ejendomme, for en højere pris end markedsprisen for at få sikre erhvervelsen af ejendommene til byudvikling.

Som nævnt er der ikke anbragt yderligere påstande i Landsretten, men blot supplerende forklaringer. Derfor vil projektgruppen vurdering af sagens udfald, bygge på at der heller ikke i Højesteret vil fremgå yderligere påstande, men blot supplerende forklaringer. Da det nu er klarlagt hvilke påstande der gør sig gældende i sagen, vil det vurderes hvorvidt *Syd for Elev*-sagen opfylder betingelserne for at kunne afkorte i erstatningen som følge af letbanens fordele.

7.2 Projektgruppens bud på begrundelse og resultat

Det vides fra kapitel 5, at en række opstillede betingelser samt kriterier skal være opfyldt før erstatningen kan afkortes. For at kunne foretage fradrag for fordele skal der først og fremmest være lovhjemmel til at gøre det, hvilket kan opnås igennem VL § 103, stk. 2. I forbindelse med anlæggelsen af Aarhus Letbane, fremgår det af LA § 22 stk. 4 at *“Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse. Aarhus Letbane I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer”*. Dette er en henvisning til nugældende VL § 103, stk. 2, hvor det netop fremgår at *“En eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen”*. Da der er lovhjemmel til at fradrage fordelene fra erstatningsudmålingen, er det muligt at fradrage for de generelle fordele etableringen af et letbaneanlæg medfører (jf. kapitel 5).

Udover at der skal være hjemmel til at foretage fradrag for fordele, skal der også være opfyldt en række kriterier. Det første kriterie er, at der skal være en nærmere forbindelse mellem fordelen og tabet. Som nævnt tidligere vil etableringen af en letbane skabe en fordel pba. den stationsnærhed anlægget medfører ejendommene. Derved skabes der en

bedre kollektiv trafik for nærliggende ejendomme, hvilket kan være attraktiv for købere og udlejere, der ønsker nem offentlig transport til arbejde, institutioner, butikker osv. Da borgere ønsker gode transportmuligheder, kan stationsnærheden medvirke til en øget efterspørgsel, der kan føre til værdistigninger på ejendommene. Dette kriterie er vurderet til at være opfyldt, idet der er en klar forbindelse mellem den forventningsværdi letbanen skaber og det eksproprierede areal der afstås mhp. at letbaneanlægget kan etableres. Med andre ord er det nødvendigt at ekspropriere arealer (tabet) for at etablere letbanen og at den derved kan medføre en værdistigning for ejendommene (fordel). Yderligere skal der også være adækvans, hvilket vil sige at anlægsmyndigheden skal kunne forudse, at ekspropriationsanlægget vil medføre den bestemte fordel. Projektgruppen har dog vurderet, at anlægsmyndigheden har formået at forudse, at etableringen af letbanen vil medføre en fordel pba. den stationsnærhed ejendommen tildeles. Dette formår anlægsmyndigheden bl.a. ved at henvise til forskningsrapporten “Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet”, hvor det står skrevet at ny infrastruktur kan skabe en fordel for bolig- og erhvervsejendomme, da bl.a. erhverv er villige til at betale mere hvis ejendommen er placeret nær en station. For at erstatningen kan afkortes er det desuden nødvendigt, at fordelene også er tilgængelige eller skal kunne realiseres inden for, hvad der anses for værende rimelig tid. Fra sagen vides det at ekspropriationstidspunktet var d. 8. og 9. januar 2013, mens strækningen mellem Lisbjerg og Lystrup (syd for Elev) åbnede d. 30. april 2019 [Aarhus Letbane, 2019]. Hvis der tages udgangspunkt i denne tidsramme, så vil ejer kunne drive nytte af ekspropriationsanlæggets fordele seks år efter ekspropriationstidspunktet. Her kan der henvises til *Sengløse*-sagen, hvor det af Landsretten blev angivet at erstatningen skulle afkortes, idet ejendommen ville opnå fordelene efter seks år. Derved er seks år vurderet til at være indenfor rimelig tid ved tidligere domsafgørelser. Yderligere skal det også påpeges at syns- og skønsmændene vurderede at ejendommenes eksproprierede arealer ville have en merpris på 30 kr. pr. m² på ekspropriationstidspunktet, som følge af letbanens etablering. Derved har syns- og skønsmændene vurderet at letbanen allerede skaber en merværdi, som følge af ekspropriationens påbegyndelse. Hvis denne vurdering tages i betragtning er der i hvertfald ingen tvivl om, at fordelene er tilgængelige indenfor rimelig tid. Til sidst skal det også påpeges, at hverken lodsejerne eller taksationsmyndighederne har berørt spørgsmålet om, hvorvidt fordelene indtræder inden for rimelig tid. Af disse årsager har projektgruppen vurderet at fordelene indtræder indenfor rimelig tid.

Desuden skal der også en klar årsagsforbindelse mellem ekspropriationsanlægget og værdiforøgelsen for at erstatningen kan afkortes. Ekspropriationskommissionen, Taksationskommissionen og Byretten vurderer at der ikke kan foretages fradrag for fordele, da de eksproprierede perspektivarealer er vurderet til at have en forventningsværdi, der er uafhængig af letbanen. Derved menes der ikke at være en klar årsagssammenhæng. Landsretten mener derimod, at letbanen har været nødvendig for, at der kan ske en udvikling af perspektivarealerne. Denne vurdering bygger på, at der har været planer om sporvejsdrift siden år 2000 gennem "Sporvognsrapporten" og senere planer om at etablere en letbane i år 2006 gennem "Letbanerapporten". Således har letbanen været en forudsætning for den byudvikling der har været planlagt i området gennem kommuneplanerne og Helhedsplanen. *Syd for Elev*-sagen er dog interessant, idet at årsagssammenhængen korrespondere med plangrundlaget, da fradragsspørgsmålet implicit omhandler hvorvidt forventningsværdien skal henføres perspektivarealerne eller letbaneanlægget. I sagen er værdiforøgelsen af restejendommene forårsaget af perspektivarealerne og derfor er det nødvendigt af afgøre, hvorvidt perspektivarealerne er afhængige eller uafhængige af letbaneanlægget. Således kan der være to mulige udfald ved Højesterets afgørelse, alt efter den værdi der pålægges letbanen. Det vides fra kapitel 6, at taksationsmyndigheden især har fokus på tidrammen for at vurdere, hvorvidt ekspropriationsanlægget skulle ses som en samlet enhed med plangrundlaget (jf. tislínen på figur 7.2).

Det vides at de eksproprierede arealer siden 1966 har været udpeget til mulig byudvikling i Egnsplánen, hvilket efterfølgende er indgået i planlægningen, som perspektivarealer gennem Aarhus Kommuneplan fra 2001 og 2009. Af kommuneplanerne fremgår det dog, at perspektivarealerne kun skal anvendes til bymæssige formål efter 2021. Der benævnes dog i kommuneplanen fra 2009, at der vil være mulighed for at påbegynde planlægningen for byudvikling af perspektivarealerne i byrådsperioden 2010-2013. Samtidigt har der været planer om etableringen af et baneanlæg for området syd for Elev siden år 2000 som følge af Sporvognsrapporten. Denne rapport blev efterfulgt af Letbanerapporten i 2006, hvilket angav at sporvejsdriften skulle være en letbane, viste en mere præcist linjeføring mellem Lisbjerg og Lystrup og viste et stoppested syd for Elev. Linjeføringen er også angivet i Kommuneplan 2009 og det kan derfor tyde på at letbanen har været en forudsætning for planlægningen og den byudvikling perspektivarealerne medfører.

Ved det ene udfald har letbanen været en nødvendighed for, at der kan ske en udvikling af perspektivarealerne. Dette er begrundet i, at perspektivarealerne ikke har nogle større

forventningsværdi før, at der i Kommuneplan 2009 blev udtalt at der er mulighed for at arealerne kunne inddrages til byformål ifm. den kommende kommuneplan 2013. Udviklingen af perspektivarealerne er dog vurderet til, at være forårsaget af letbanen, da både linjeføringen er vist i kommuneplanen fra 2009, der er henvist til Letbanerapporten og der henvises til at letbanen er et “(...) *vigtigt element i udviklingen af nye byvækstområder i nord ved Lisbjerg, Elev (...)*” [Aarhus Kommune, 2009, s. 156]. At letbanen er en forudsætning for perspektivarealernes udvikling understreges også af den tidligere stadsarkitekt R for Aarhus Kommune. R har været involveret i letbaneprojektet og udtaler at letbanen har været en essentielt forudsætning for byudviklingen af Nye.

Det vides også, at privatudvikler E fik interesse for at udvikle området syd for Elev i sommeren 2006, hvilket medførte til at han udviklede projektforslaget “Fremtidens Forstad” i 2007. I projektforslaget spillede letbanen en væsentligt størrelse, hvilket også gjorde sig gældende i Helhedsplanen fra 2011. I Helhedsplanen var planlagt omkring letbanes station og letbanen beskrives som “(...) *den trafikale rygrad i NYE*” [Group et al., 2011, s. 59]. E udtaler i denne sammenhæng, at han ikke afviser at letbanen var tiltænkt i hans planer, men at han også havde byudviklet området syd fra Elev uanset om letbanen blev etableret.

Yderligere har projektgruppen også vurderet, at sagens oplysninger kan tolkes på en måde, hvorpå letbanen ikke ses som en forudsætning for at perspektivarealerne kan udvikles, men rettere et element i planlægningen. Denne tolkning bygger på, at der har været planer om byudvikling af området siden Egnspanen i 1966 og Kommuneplanen fra 2001. Begge planer har været etableret inden der har været nogle endelig beslutning om at sporvejsdriften skulle være en letbane og angivelse af dens præcise linjeføring med stoppesteder. Selvom at linjeføringen for letbanen og stoppestedet syd for Elev blev angivet i Letbanerapporten fra 2006, så er den endelige linjeføring først blevet udarbejdet i 2013.

Dette understøttes også af at privatudvikler E siden sommeren 2006 har ønsket at udvikle perspektivarealerne til en ny by. Hvilket betød at E allerede fra 2006 begyndte at opkøbe ejendomme og lave handelsaftaler med de lokale lodsejere. Valget af arealerne syd for Elev skete bl.a. grundet den gunstige beliggenhed ift. “*de normer kommuneplanen beskriver for de nye byvækstarealer... [samt] infrastrukturen og byvæksten...*” [Tækker Group og Cebra, 2007, s. 12]. I projektforslaget fra 2007 fremgår det at E ønsker at skabe en by, hvor kollektiv trafik er prioriteret og at dette netop vil kunne lade sig gøre da der ville være en letbanestrækningen syd for fremtidens forstad (Nye). Derudover forklarer E at han forhandlede med Aarhus Letbane, for at få flyttet letbanestationen mere nord på og dette

bakkes op af H, fagchef ved COWI. Det vil sige at E's planer om at udvikle en by i samarbejde med Aarhus Kommune, har haft en betydning for den endelige linjeføring af letbanens strækning mellem Lisbjerg og Lystrup. E har aktivt inddraget letbanen i sine planer og visioner for Nye, som også fremgår af Helhedsplanen fra 2011. Helhedsplanen er netop et samarbejde mellem kommune og privatudvikler og kan være med til at sikre at både offentlige og private interesser bliver prioriteret og at problematikker løses på sådan en måde, at det er fordelagtigt for begge parter. Dette understøttes også af at arealerne mellem Lisbjerg og Lystrup er blevet udpeget som perspektivarealer og som kommende byvækstområde i Kommuneplan 2009. Selvom letbanen er indtænkt i diverse planer fra E, så påpeger han, at han havde udviklet arealerne uden letbanens etablering. Således kan det antages, at udviklingen af perspektivarealerne ville ske under alle omstændigheder pba. den pågældende planlægning for området.

Det skal påpeges, at projektgruppen har vurderet, at der er en klar årsagssammenhæng for begge af de præsenteret udfald. Det der adskiller de to udfald er, hvorledes sagens oplysninger er tolket, da det ændrer hvilken værdiforøgelse ekspropriationsanlægget medfører. Ved det første udfald er det antaget at letbanen er en forudsætning for udviklingen af perspektivarealerne. Udviklingen af perspektivarealer, gør området attraktiv for investorer, da der allerede er planer om at fremme byudvikling og idet at perspektivarealernes værdi vil stige i takt med, at området udvikles og forbedres. Derfor vil ejendommenes arealer opleve en værdistigning, når der tillægges en forventningsværdi af perspektivarealerne, end hvis arealerne bare var værdisat efter den rene landbrugsjord. Desuden er det også vurderet at letbanen bidrager med den såkaldte "skinnefaktor". Jernbaneanlæg skaber en sikkerhed overfor investorer, idet at linjeføringen ikke bare ændres over tid, som det er muligt ved busruter.

Det andet udfald adskiller sig dog, da det herimod er vurderet at letbanen ikke kan ses som en forudsætning for perspektivarealernes udvikling. Stadigt er det vurderet at letbanen medfører en værdiforøgelse, da der anlægges en station i umiddelbar tæt afstand til restejendommene. Denne vurdering er baseret på, at letbanen væsentligt vil forbedre den eksisterende infrastruktur i området, som på ekspropriationstidspunktet og i øjeblikket kun betjenes af en enkelt busrute til byen Elev. Den bedre infrastruktur kan medvirke til øget efterspørgsel, der kan føre til værdistigninger for ejendommene. Dette underbygges af Helhedsplanen fra 2011, hvor letbanen benævnes som den trafikale ryggrad for byen Nye og væsentligste form for kollektivt trafik i området. Desuden påpeges

det i kendelse *TS 81101-00037* (jf. afsnit 6.5), at der ikke fradrages for plangrundlaget, da det blev vurderet at området allerede var udlagt til at blive omdannet til byformål før ekspropriationstidspunktet. Stadigt blev det vurderet at erstatningen skulle afkortes, idet at Odense Letbane medfører en berigelse til restejendommen pba. det nærtliggende stoppested der anlægges som følge af letbanen.

7.2.1 Forventlig afgørelse ved Højesteret

Overstående analyse af sagens oplysninger har ledt til, at projektgruppen har vurderet to mulige udfald, som Højesteret kan fastsætte forventningsværdien efter. Det antages at Højesteret enten vurdere:

- at forventningsværdien henføres til letbanen, da ekspropriationsanlægget er en forudsætning for at perspektivarealerne kan udvikles, eller
- at forventningsværdien udelukkende henføres til perspektivarealerne, da byudviklingen er uafhængig af letbanen.

Det er vurderet for begge udfald, at letbanen har medvirket til en værdiforøgelse af restejendommen. Derfor forventes det af projektgruppen, at den ekspropriationserstatning som Højesteret fastsætter for lodsejerne A, B, C og D skal afkortes som følge af letbaneanlægget. For begge udfald er det vurderet at letbanen medfører en fordel i form af den værdistigning ejendommen forventes at opnå. Ved det første udfald, hvor letbanen er en forudsætning for udviklingen af perspektivarealerne, henligger fordelene til at der er planer om at fremme byudvikling gennem perspektivarealerne. Muligheden for byudvikling øger efterspørgslen hos købere og investorer, hvilket medfører til en værdistigning for restejendommen. Derimod ved det andet udfald, hvor letbanen ikke ses som en forudsætning for perspektivarealernes udvikling, henligger fordelene til den stationsnærhed letbaneanlægget medfører. Nærtliggende ejendomme til letbanestationen vil have en nem og hurtig transportmulighed, hvilket er attraktivt for købere og lejere. Dette kan medvirke til en øget efterspørgsel, der kan føre til stigende ejendomsværdier for restejendommene.

Der forventes ikke af projektgruppen, at Højesteret fastlægger den samme samlede erstatning for ejendommene ved de to præsenterede udfald. Der vil fastlægges en højere erstatning, hvis Højesteret vurderer at letbanen ikke er en forudsætning for udviklingen af perspektivarealerne. Det bygger på, at der er en større forventningsværdi pålagt perspekti-

varealerne end stationsnærheden til letbanen. Perspektivarealerne fremmer udviklingen af området, mens stationsnærheden blot forbedre den eksisterende infrastruktur. Derfor vil der fradrages et større beløb af den samlede erstatning, hvis Højesteret vurderer at letbanen er en forudsætning for perspektivarealernes udvikling.

Konklusion 8

I forbindelse med ekspropriation fremgår det af GL § 73 at der skal ydes fuldstændig erstatning til ejeren. Dette gøres for at sikre at ejeren ikke lider et økonomisk tab. Der bliver givet erstatning for det afståede areal og evt. ulemper som ekspropriationen må medføre. Dog kan der opstå situationer, hvor et ekspropriationsanlæg vil medføre en række fordele. Eksempelvis kan etableringen af et letbaneanlæg give en fordel, da den kan medvirke til en værdistigning for stationsnære ejendomme. Dette gør at der skal ske en afkortning i erstatning, da der inden for erstatningsret gælder, at ejeren ikke må opnå en berigelse af erstatningen.

Det er derfor også ofte erstatningens størrelse der opstår uenighed om. Dette er også tilfældet med *Syd for Elev*-sagen. Her var fire lodsejere utilfredse med taksationsmyndighedernes kendelse af erstatningsstørrelsen ifm. ekspropriation af perspektivarealer til anlæggelsen af Aarhus Letbane. Lodsejer A, B, C og D valgte derfor at stævne anlægsmyndigheden og bringe erstatningsspørgsmålet for domstolene. I byretten faldte dommen til lodsejernes fordel, der fik forhøjet erstatningen. Derfor valgte anlægsmyndigheden at anke sagen til Vestre Landsret. Udfaldet i Landsretten faldt til gengæld til anlægsmyndighedens fordel og det blev besluttet at lodsejerne skulle tilbagebetale den forhøjede erstatning, grundet letbaneanlæggets fordele. Den 8. februar 2024 gav processbevillingsnævnet tilladelse til at indbringe sagen for Højesteret, hvorfor sagen endnu ikke er endelig afgjort. Derfor blev følgende problemformulering opstillet:

Hvilke muligheder er der for at foretage fradrag for fordele og hvilket udfald vil MAD2023.266 - Syd for Elev forventeligt få i Højesteret?

For at besvare problemformuleringen, blev det af projektgruppen valgt at anvende retdogmatisk metode. Metoden blev anvendt mhp. at analysere og systematisere retområdet *fradrag for fordele*, gennem anvendelsen af retskilder og fortolkningsprincipper. Formålet med projektets analyser var at kunne analysere den gældende ret ud fra forskellige

retskilder for, at kunne besvare hvilke muligheder der er for at afkorte i erstatningen. Desuden skulle systematisering og anvendelse af forskellige retskilder bidrage til at kunne give et forventeligt bud på fradragsspørgsmålet ved Højesteret.

Som nævnt gælder der inden for erstatningsret at der skal foretages fradrag for fordele, hvis fordelene opvejer for de ulemper ekspropriationsanlægget medfører. Der skal dog være opfyldt nogle krav for at kunne fradrage for fordele: Nærmere forbindelse mellem fordelene og tabet, årsagssammenhæng, adækvans og at fordelene skal indtræde indenfor rimelig tid. Det er anlægsmyndigheden der har bevisbyrden ifm. fradrag for dele, dermed er det ikke nok for anlægsmyndigheden blot påvise fordelene, det skal konkretiseres hvorledes fordelene er til gavn for ejeren.

Dette kommer også til udtryk ved taksationskendelser ifm. letbanesagerne fra Odense Letbane. Taksationsmyndighederne lægger i flere kendelser vægt på, at fordelene skal dokumenteres og være udledt af letbaneanlægget. Altså er det anlægsmyndighedens opgave at detaljeret redegøre for de fordele der kommer fra letbanen – herunder er det særligt fordelene ved stationsnærhed, som gøres gældende. Her bliver der af anlægsmyndigheden argumenteret for, at en etableret stationsnærhed kan medføre værdistigninger for restejendommene, da en letbanestation kan gøre nærliggende ejendomme mere attraktive og derved øge efterspørgslen i området. Dog fremgår det af størstedelen af kendelserne at det ikke er lykkedes anlægsmyndigheden at dokumentere fordelene ved stationsnærheden. Dette er af taksationsmyndighederne begrundet med, at den eksisterende kollektiv trafik eller ejendommestypen/anvendelsen ikke gør det muligt for ejerne at drage nytte af de påståede fordele.

Som nævnt er *Syd for Elev*-sagen blevet bevilliget til Højesteret netop grundet uenighed mellem ekspropriant og ejer om erstatningens størrelse og hvorvidt der skal foretages en afkortning i erstatningen. Ved de forskellige instanser i sagen, var der bl.a. en stor uenighed om, der var en forventningsværdi og om den var forårsaget af perspektivarealerne eller letbaneanlægget. Gennem en analyse af sagens oplysninger vurderer projektgruppen, at der formentlig vil foretages fradrag for fordele i sagen ved Højesteret. I denne sammenhæng er der to mulige udfald for, hvordan Højesteret kan vurdere forventningsværdien. I det ene udfald vurderes letbanen som forudsætning for udviklingen af perspektivarealerne og det vil betyde at der skulle ske en betydelig afkortning af ekspropriationserstatningen.

I det andet udfald er letbanen ikke en forudsætning for udviklingen af perspektivarealerne, men snarere et element og dermed en forbedring af den eksisterende infrastruktur og i det tilfælde ville der ske en mindre afkortning af erstatningen. Det skal påpeges at projektgruppen vurderer at letbanen vil medføre en værdistigning for restejendommene uanset udfaldet.

Selvom projektgruppen vurderer at der bør foretages fradrag for fordele i *Syd for Elev-sagen*, så er det vigtigt for projektgruppen at forholde sig kritisk til denne forudsigtelse. Dette skyldes bl.a. at det ikke har været muligt at fremfinde taksationskendelserne for de ejendomme, der er omfattet af sagen. Dette betyder at det har manglet vigtigt viden ift. parternes påstande og anbringender, men særligt taksationsmyndighedernes begrundelser for deres afgørelser. Der har bl.a. manglet en viden om, hvorfor taksationsmyndighederne “kun” har vurderet en begrænset forventningsværdi til de eksproprierede arealer. Dette kan have særlig betydning, da det netop fremgår af Landsrettens begrundelse, at der ikke er fundet grundlag for at tilsidesætte Taksationskommissionens vurdering ift. skønserklæringerne foretaget ved Byretten. Derudover har projektgruppen ikke haft adgang til sagens bilag, hvorfor der har været komplikationer, når der i sagen henvises til diverse kort, rapporter og planer. I nogle tilfælde har det været muligt for projektgruppen at fremfinde den præcise henvisning, men det må påpeges at der kan være materiale/viden der ikke er fremfundet. Ydermere påpeges det igen, at det ikke vides om der kommer yderligere påstande og forklaringer i sagsfremstillingen ved Højesteret, som kan have betydning for sagens endelige udfald.

Som nævnt i kapitel 1, er det spændende om *Syd for Elev-sagen* kommer til at få indflydelse på de afventende sager ved Odense Letbane. Der er nogle meget væsentlige forskelle, som gør det svært at forudsige, hvorvidt *Syd for Elev-sagen* kommer til at spille en væsentlig rolle i sagerne ang. Odense Letbane. Dette skyldes først og fremmest at sagerne for Odense Letbane omhandler ejendomme i byzone, mens *Syd for Elev* omhandler ejendomme i landzone. Dertil gælder at ejendommene ved Elev har været landbrugsjord, som blev udlagt til perspektivarealer med plan om mulig byudvikling.

Syd for Elev-sagen kunne evt. have en betydning for sagerne af Odense Letbane, hvis Højesteret vurderer at der kan foretages fradrag for fordele af erstatningen og at forventningsværdien er forbundet med den stationsnærhed letbanen medfører og ikke som en forudsætning af perspektivarealernes udvikling. Her henvises der til det andet udfald. Ved dette udfald, vil fordelene kun tilfalde den værdistigning der regnes med at opstå,

da etableringen af en letbanestation kan gøre området mere attraktivt for fremtidige investorer og beboere. Dette mulige udfald af *Syd for Elev*-sagen i Højesteret vil muligvis have en betydning for sagerne fra Odense Letbane, da det er ejendomme beliggende i byzone. Derved var der allerede et eksisterende plangrundlag, såsom lokalplaner, for de fleste sager ved Odense Letbane og spørgsmålet henligger derfor om letbanen medfører en værdistigning i områder, hvor byudvikling allerede er i fokus. Det skal endnu en gang pointeres af projektgruppen, at det ikke er muligt at vurdere om *Syd for Elev*-sagen vil få en væsentlig betydning ifm. domsafsigelsen for Odense Letbane sagerne.

Gennem projektperioden og undersøgelsen af fradrag for fordele er det blevet tydeligt for projektgruppen at der ikke findes et entydigt svar på hvornår erstatningen bør afkortes ifm. ekspropriationer. Det skyldes at ejendomme kan være unikke fra sag til sag, da ejendomme bl.a. kan have forskellige ejendomsanvendelser, -typer og plangrundlag, hvilket kræver en konkret vurdering, således det kan fastlægges hvorvidt der kan foretages fradrag for fordele.

Litteraturliste 9

- Aarhus Kommune, 2009.** Aarhus Kommune. *Kommuneplan 2009 Hovedstruktur*, Aarhus Kommune, 2009. URL https://dokument.plandata.dk/11_1113604_APPROVED_1264685654017.pdf. Set den 15.05.2024.
- Aarhus Kommune, 2006.** Aarhus Kommune. *Letbaner i Århus-området*, Århus Kommune og Århus Amt, 2006. URL <https://aarhus.dk/media/xgzdqw4n/181-analyse-af-tekniske-trafikale-og-oekonomiske-konsekvenser-ved-et-letbanesystem-i-aarhusomraadet.pdf>. Set den 14.05.2024.
- Aarhus Kommune, 2012.** Aarhus Kommune. *Letbane i Aarhus - Strækningen fra Nehrus Allé til Lystrup*, Odense Kommune, 2012. URL https://dokument.plandata.dk/20_1468643_1664197528358.pdf. Set den 28.05.2024.
- Aarhus Kommune, 2008.** Aarhus Kommune. *Planstrategi 2008 og Agenda 21-redegørelse*, Aarhus Kommune, 2008. URL <https://www.yumpu.com/da/document/read/20452706/planstrategi-2008-og-agenda-21-redegrelse-aarhus-kommune->. Set den 13.05.2024.
- Aarhus Letbane, 2019.** Aarhus Letbane. *Letbanen åbner for passagerdrift til Grenaa 30. april*, 2019. URL <https://www.letbanen.dk/nyheder/2019/grenaa-driftsstart/>. Set den 14.05.2024.
- Andersen, 1954.** Poul Andersen. *Dansk Statsforfatningsret*. Gyldendal, 1. edition, 1954. kommer.
- Brinkmann og Tanggaard, 2020.** Svend Brinkmann og Lene Tanggaard. *Kvalitative metoder: en grundbog*. Hans Retzels Forlag, 3. edition, 2020. ISBN: 978-87-412-7726-4.

- Christensen et al., 2020.** Jens Peter Christensen, Jørgen Albæk Jensen og Michael Hansen Jensen. *Dansk statsret*. Jurist- og Økonomsforbundets Forlag, 3. edition, 2020. ISBN: 978-87-574-4287-8.
- COWI A/S, juli 2010a.** COWI A/S. *Ring 3 - Letbane eller BRT?*, Transportministeriet, juli 2010a. URL <https://www.ft.dk/samling/20091/almDEL/TRU/bilag/412/873964.pdf>. Set den 07.05.2024.
- COWI A/S, februar 2010b.** COWI A/S. *VVM-redegørelse og miljørapport for Letbane i Århus-området - etape 1*, Aarhus Kommune, februar 2010b. URL <https://aarhus.dk/media/pbmi451h/vvmredegoerelse-og-miljoerapport.pdf>. Set den 30.05.2024.
- Ekspropriationsudvalget, juni 2018.** Ekspropriationsudvalget. *Betænkning om ekspropriation efter planloven*, Erhvervsministeriet, juni 2018. URL <https://em.dk/media/14576/ekspropriation-efter-planloven.pdf>. Set den 11.04.2024.
- Evald, 2019.** Jens Evald. *At tænke juridisk*. Djøf Forlag, 5. udg. edition, 2019.
- Eyben og Isager, 2019.** Bo Von Eyben og Helle Isager. *Lærebog i erstatningsret*. Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 9. edition, 2019. ISBN: 978-87-574-4308-0.
- Eyben, 1978.** William Edler Von Eyben. *Dansk Miljøret IV*. Akademisk Forlag, 1. edition, 1978. ISBN: 87-500-1758-6.
- Eyben, 1986.** William Edler Von Eyben. *Miljørettens Grundbog*. Akademisk Forlag, 1. edition, 1986. ISBN: 87-500-2644-5.
- Faarup, 2018.** Hans Faarup. *Ekspropriation m.m. fuldstændig erstatning, omveje, ulemper, hævd, lokalplaner, servitutter, støj og andre hellige køer*. Hans Faarup, 1. edition, 2018. 978-87-971116-0-4.
- Group et al., Februar 2011.** Tækker Group, Cebra og Niras. *HELHEDSPLAN FOR DEN NYE BY VED ELEV*, Aarhus Kommune, Februar 2011. URL https://nye.dk/wp-content/uploads/2020/08/2010_udkast_til_helhedsplan_for_nye_25_02_2011.pdf. Set den 16.05.2024.

- Jensen, 2004.** Orla Friis Jensen. *Festskrift om menneskerettigheder til Carl Aage Nørgaard*. Jurist- og Økonomsforbundets Forlag, Kapitel 1 (Lighed og kausalitet ved udmåling af ekspropriationserstatning), 1. edition, 2004. ISBN: 87-574-0456-9.
- Jensen, 2006.** Orla Friis Jensen. *Miljøretten 1 - Almindelige emner*. Jurist- og Økonomsforbundets Forlag, Kapitel 2 (Ejendomsret og miljøret), 2. edition, 2006. ISBN: 978-87-574-1253-6.
- Munk-Hansen, 2022.** Carsten Munk-Hansen. *Retsvidenskabsteori*. Djøf Forlag, 3. udg. edition, 2022.
- Mølbeck et al., 2019.** Hanne Mølbeck, Jens Flensborg og Søren Højgaard Mørup. *Ekspropriation i praksis*. Jurist- og Økonomsforbundets Forlag, 2. edition, 2019. ISBN: 978-87-574-3610-5.
- Odense Kommune, 2016.** Odense Kommune. *ODENSE LETBANE - 1. ETAPE*, Odense Kommune, 2016. URL <https://www.odenseletbane.dk/media/eqiniwhf/lokalplan-etape-1.pdf>. Set den 28.03.2024.
- Panduro et al., 2014.** Toke Emil Panduro, Thomas Lundhede og Bo Jellesmark Thorsen. *Virksomheders værdisætning af byrummets kvaliteter*. 235, IFRO Rapport. Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet, 2014.
- Post, 2018.** Arne Post. *Byplanhåndbogen*, Dansk Byplanlaboratorium, 2018. URL https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Byplanh%C3%A5ndbogen_2018_august.pdf?0.7400696235708892. Set den 15.05.2024.
- Procesbevillingsnævnet, 2024.** Procesbevillingsnævnet. *Appeltilladelser*, 2024. URL <https://domstol.dk/procesbevillingsnaevnet/appeltilladelser/>. Set den 04.06.2024.
- Rasmussen, 2017.** Ole Frank Rasmussen. *SDU-speciale: Letbane løfter boligpriserne*, TV2/Fyn, 2017. URL <https://www.tv2fyn.dk/letbane-i-odense/sdu-speciale-letbane-lofter-boligpriserne>. Set den 04.06.2024.
- Ross, 1980.** Alf Ross. *Dansk Statsforfatningsret II*. Nyt Nordisk Forlag - Arnold Busck, 3. edition, 1980. ISBN: 87-17-02631-8.

Taksationssekretariatet, s.d. Taksationssekretariatet. *Taksations- og*

Overtaksationskommissionerne - (2. instans), s.d. URL

<https://www.taksationssekretariatet.dk/om-os/>

taksations-og-overtaksationskommissionerne-2-instans. Set den 12.02.2024.

Teknik & Miljø, juni 2011. Teknik & Miljø. *Tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009*, Aarhus Kommune, juni 2011. URL

https://dokument.plandata.dk/12_1334311_PROPOSAL_1265193210096.pdf. Set den 30.05.2024.

Teknik & Miljø, september 2014. Teknik & Miljø. *Tillæg nr. 25 til Kommuneplan 2013*, Aarhus Kommune, september 2014. URL

https://dokument.plandata.dk/12_2956296_1410517570212.pdf. Set den 28.05.2024.

TRM, juni 2012. TRM. *Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten om:*

Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik,

Transportministeriet, juni 2012. URL

<https://www.trm.dk/media/spulan14/aftaletekst-11-juni-1901pdf.pdf>. Set den 05.02.2024.

TRM, juni 2021. TRM. *Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om:*

Infrastrukturplan 2035, Transportministeriet, juni 2021. URL <https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekst-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf>.

Set den 05.02.2024.

Tvarnø og Nielsen, 2017. Christina Tvarnø og Ruth Nielsen. *Retskilder og retsteorier.*

Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 5. edition, 2017. ISBN: 978-87-574-3764-5.

Tækker Group og Cebra, marts 2007. Tækker Group og Cebra. *FREMTIDENS FORSTAD*, marts 2007. URL

https://nye.dk/wp-content/uploads/2020/08/2007_fremtidens_forstad.pdf. Set den 16.05.2024.

Vejdirektoratet, s.d. Vejdirektoratet. *Hvad er Ekspropriationskommissionen?*, s.d.

URL [https:](https://www.vejdirektoratet.dk/faq-svar/hvad-er-ekspropriationskommissionen)

[//www.vejdirektoratet.dk/faq-svar/hvad-er-ekspropriationskommissionen](https://www.vejdirektoratet.dk/faq-svar/hvad-er-ekspropriationskommissionen). Set den 09.02.2024.

Vilhof og Marcussen, 2000. Preben Vilhof og Leif Marcussen. *Sporvogne i Århus*, Aarhus Kommune, 2000. URL

<https://www.trafikdage.dk/td/papers/papers00/Dag2/papers/2604.pdf>. Set den 30.05.2024.

Interviewguide



Nedenstående figur illustrerer den udarbejdet interviewguide, der har været med til at strukturere interviewet.

Hvordan er interviewet udført		
- Det er et semistruktureret interview, der har til formål at indsamle informationer og erfaringer om emnet fradrag for fordele - Spørgsmålene er sendt på forhånd til respondent - Dette giver respondent mulighed for at overveje og komme frem til uddybende besvarelse til spørgsmålene - Det foretages ansigt til ansigt - Interviewet er optaget - Optagelsesfilen kan findes i det vedhæftede bilag - Det forventes at interviewet varer 1 time		
Interviewguide		
Interview stadie	Formål med spørgsmålet	Interview spørgsmål
Introduktion	Få en grundlæggende viden om respondenterne og hvordan vedkommende kan bidrage til projektets emne	- Kan du fortælle lidt om dig selv? Navn? Stilling? tidligere erhverv?
Fradrag for fordele (generelt)	Få en generelle viden om, hvornår det er muligt at foretage fradrag for fordele. Opnå en viden om vedkommandes personlige erfaringer og oplevelse med emnet. En viden om, hvornår de som anlægsmyndighed frembringer fradrags-spørgsmålet	- Har du selv arbejdet med tidligere sager, hvor spørgsmålet om fradrag for fordele har været taget op? Hvis ja; hvilke sager er dette så? - Hvis du skulle sætte ord på fradrag for fordele, hvordan ville du forklare det? - Hvad er dit synspunkt til, hvorvidt fordelene skal være specifikke eller også kan være generelle for at fradrage? - Kan man altid fradrage for generelle fordele? Hvad er dine erfaringer? - Vil du mene at lovgivningen og retspraksis tydelig angiver en retningslinje for hvordan fradrag for fordele kan anvendes?
Aarhus Letbane	En generel viden om, hvordan respondenterne har forstået sagen At få uddybet nogle af de bemærkninger vedkommende har udtalt sig om vedrørende sagen	- Hvad er de vigtigste pointer i Aarhus Letbane-sagen? - Hvorfor er sagen speciel? Er den anderledes end andre fradrag for fordele-sager, eventuelt kendelserne fra Odense Letbane? Hvis ja, hvad tænker du, at årsagerne kan være for dette, hvis der er nogle? - Du benævner i blogindlægget "Fradrag for fordele: Vestre Landsret skærer igennem", at dommen tager "... et skridt i retning af, at fradrag for fordele skal tages alvorligt.". Kan du uddybe årsagen til dette udsagn?

Figur A.1. Interviewguide

Referat af interview - JAH B

Referatet af interviewet med JAH fremgår på de efterfølgende sider.

Referat af interview med Jakob Anholm Hansen

Interview afholdt på teams d. 23/2-24. Der er givet lov til at optage interview. Interviewet vil være semistruktureret, hvor spørgsmålene er sendt til respondenter på forhånd. Semistruktureret interview giver mulighed for at stille uddybende spørgsmål, og respondenter kan uddybe og knytte kommentarer som yderligere tilføjelser. Interviewer er Frederik (F) og referent er Emma. Referatet er godkendt af respondenter.

Præsentation af respondent

Jakob Anholm Hansen (JAH) er uddannet landinspektør årgang 2010 med kort ansættelse ved Hjørring Kommune. Efterfølgende ansat ved COWI som landinspektør i afdelingen Areal & Rettigheder. Først ansat i Lyngby, hvor han var koblet på *Udbygning af Nordvest Banen* og sidenhen i Aarhus, hvor han blev koblet på *Aarhus Letbane*. Herefter udlånt til Vejdirektoratet (VD) i 1,5 år ifm. mindre anlægsprojekter. Fra 2015-2023 har han siddet med på *Odense Letbane* for COWI.

Fradrag for fordele

F: Har du selv arbejdet med tidligere sager, hvor spørgsmålet om fradrag for fordele har været taget op? hvis ja; hvilke sager er dette så?

Fradrag for fordele er et kendt princip og er et teoretisk spændende emne, men første gang JAH stødte på fradrag fra fordele i egne sager var ifm. anlægsprojekter for VD omhandlende støjskærme. Støjskærmene skulle til for at mindske støjen, hvilket førte til at lodsejerne ikke fik erstatning for jorden, men fik en erstatning for de ulemper, anlægget forårsagede.

I forbindelse med Aarhus Letbane:

Det er anlægsmyndigheden der har bevisbyrden for fradrag for dele. Dog er kommissionerne, teoretisk set, underlagt officialprincippet, således at de selv skal søge viden. Kommissionerne skal selv indtænke fradrag for fordele. Praksis i forhold til fradrag for fordele synes snarere at være, at kommissionerne kun forholder til spørgsmål, hvis det fremlægges af anlægsmyndigheden.

I forbindelse med Aarhus Letbane, har fradrag for fordele ikke været gjort gældende i ekspropriationssagen. Det skete først ved taksationsforretningen. Fradrag for fordele blev, af anlægsmyndigheden, brugt som et modspil mod lodsejerne. Fordelen er ikke selve jernbanen eller letbanen, men stationerne. Retssagen om Aarhus Letbane er lige blevet bevilliget til Højesteret – et endeligt punktum i den sag kommer nok om et års tid.

I forbindelse med Odense Letbane:

Odense Letbane er utrolig bynær ift. Aarhus Letbane og dermed har anlægsmyndigheden været vågen fra start og mener at formålet med letbanen er bl.a. at give muligheder til naboejendomme for at blive udviklet og skabe byudvikling (Der findes afhandlinger der siger at letbaner ikke udelukkende skal ses som infrastrukturprojekt, men mere som byudviklingsværktøj). Generelt har Odense Letbane ment at denne tilhører naboejendommene en værdi, hvorfor man enten skal betale ingenting eller mindre i erstatning.

Rent processuelt og politisk er det ikke valgt at gøre fradrag for fordele gældende over for alle. Der er over 300 ejendomme som bliver berørt i Odense og derfor har man ikke sagt til Hr. og Fru Jensen som får taget 20 kvm have at de ingen erstatning skal have. Man har sagt det til professionelle, dvs. erhvervsvirksomheder eller udviklere osv. at fradrag for fordele kun er gældende, hvis beløbet er over en vis størrelse. Der er blevet udvalgt en række sager, hvor fradrag for fordele er blevet gjort gældende.

F spørger uddybende om der har været situationer hvor ekspropriationskommissionen har afsagt kendelse, hvor de tager fradrag for fordele op: JAH siger at det er der umiddelbart ikke, da fradrag for fordele kun er kommet på tale hvis anlægsmyndigheden bringer det på banen. Første gang, hvor fradrag på fordele blev gjort gældende, blev ekspropriationskommissionen tilsyneladende overrasket over, at anlægsmyndigheden valgte at gøre fradrag for fordele gældende.

Ekspropriationskommissionen gav delvist medhold til Odense Letbane og satte en erstatning, men kommissionen mente at der skulle fjernes en procentdel af erstatningen grundet fordel. Dette mener JAH og anlægsmyndigheden Odense Letbane er en forkert måde at regne fordel ud på. Erstatningen kan ikke udregnes efter en procent, men hvad værdien er for restejendommen. Derfor blev sagen indbragt for taksationskommissionen. Taksationskommissionen var ikke særlig enig med Odense Letbane og mente at letbanen i kun to af sagerne var en fordel. Ved resterende sager mente taksationskommissionen ikke at letbanen var en fordel, bl.a. fordi der var mange andre offentlige transportmidler.

I de sager, hvor der var fordele, blev der foretaget skønsmæssige fordele og ikke en procentmæssig – den del var Odense Letbane mere tilfredse med.

Odense Letbane har gjort sig overvejelser om hvilke sager der skal videre til domstolene (JAH kan ikke huske det præcise antal). Det er et principielt spørgsmål om fradrag for fordele, og hvorvidt der skal gives erstatning eller ej – hertil mener Letbanen, at erstatningen skal være 0. Da det er et principielt spørgsmål, vil der ske prøvesager. Der er to sager som behandles sammen, og fordi det er prøvesag, er Landsretten som første instans og resterende byretssager (bortset fra én) afventer Landsrettens afgørelse. Hertil kan det nævnes, at der snart er hovedforhandling i prøvesagen. Sagerne er sikret at komme til højesteret hvis dette er ønskeligt, da man er sikret prøvelse ved to instanser.

I forbindelse med anlægsprojekter for VD:

Her er man flere gange kommet til enighed med naboer til støjskærme, gennem aftale, at der ikke skal udbetales erstatning, grundet de fordele som støjskærmene giver.

JAH har kollegaer som sidder med på Hovedstadens Letbane, hvor fradrag for fordele også gør sig gældende. Ydermere kollegaer som sidder med på Metroen – her er ingen umiddelbart i tvivl om at metroen er en fordel for naboejendommene, men spørgsmålet er, hvorvidt fordelene skal fradrages.

F: Hvis du skulle sætte ord på fradrag for fordele, hvordan ville du forklare det?

Er blevet besvaret

F: Igennem litteratur har vi mødt en grundlæggende teoretisk uenighed om, at fordele kun kan være specifikke eller også generelle. Hvad er dit synspunkt til, hvorvidt fordelene skal være specifikke eller også kan være generelle for at fradrage?

JAH er ikke sikker på, at han er den rette at spørge, da det er et juridisk spørgsmål.

Et eksempel er at Ekspropriationskommissionen ved VD anlægsprojekterne om støjskærme sagde fordelene altså støjdemningen skulle være udtalt bedre ved dem der afstår jord end de bagvedliggende ejendomme, dermed ønskede kommissionen at det skulle være specifikke fordele, da de ikke ville fradrage for generelle fordele.

JAH mener at spørgsmålet om fradrag for fordele skal afklares teoretisk, for han kan sagtens se at hvis man fradrager i generel fordel så betyder det at der ikke er ens

behandling af lodsejere (Hvis der er en der afstår areal og ingen erstatning får, men naboen ingen jord afstår og dermed for fuld udnyttelse af fordelen). Omvendt modstrider det reglen og praksis om at lodsejer ikke må opnå berigelse, hvis der gives erstatning til nogle der opnår en fordel.

Fradrag for fordele er svære, men spændende at arbejde med da der teoretisk set kunne være hele anlægsprojekter, hvor der ikke gives erstatning fordi hele anlægget er en fordel. Det vil altså svare til, at de 300 berørte lodsejere ifm. Odense Letbane ingen erstatning skulle have.

Det leder over til at det lige så meget er et politisk spørgsmål; altså hvad har man ment politisk og i lovforarbejderne? Ifølge vejloven skal der fradrages for generelle fordele, men med visse forudsætninger efterhånden som praksis er kommet frem. Det kun er den fordel som er nødvendig for at ejendommen kan udnyttes (ligesom i Blangstedgård-sagen).

F: Kan man altid fradrage for generelle fordele? Hvad er dine erfaringer?

Ifølge JAH er Odense Letbane generelt en generel fordel, men han er ikke sikker på om stationsnærhed er en speciel fordel. Men fordelene ligger netop i nærheden af stationen, da det menes at der er bedre at være 100 meter fra stationen end 400 meter, omvendt er det også nogle som mener at det er bedre at være 100 meter væk end 0 meter væk. Altså at det er mere ønskeligt at bo i "anden" række, således man har alle fordelene men undgår ulemperne.

Men i forbindelse med sagerne mener JAH ikke at der bliver snakket om specielle eller generelle fordele. Det er lodsejere der har sagt, at det ikke kan passe at der skal fradrages i generelle fordele, men kommissionerne har ikke sagt at der er derfor at de ikke fradrager. Altså er specielle og generelle fordele ikke noget, der bruges som begrundelse for afkortningen af erstatningen.

Ved Aarhus Letbane er det klart at letbanen er en generel fordel for et større område, men JAH ser det ikke som en speciel fordel, som f.eks. støjskærme. Det ses at landsretsdommen forholder sig til generelle fordele og siger det er ligegyldigt – altså at fordele skal medregnes i afkortningen selvom andre får samme fordel. Det er en diskussion der ofte er oppe og vende, fordi lodsejere ønsker ikke at der fradrages for

generelle fordele, men det ønsker anlægsmyndighederne og så er spørgsmålet om politikerne også synes det og om det var det de [politikere] mente med loven.

Et eksempel er Forum-sagen, hvor det fremgår at der ikke kan fradrages for generelle fordele, fordi der ikke var lovhjemmel til det. Nu henviser mange anlægslove til VL § 103, hvor det fremgår at der skal fradrages fordele – dermed er der lovhjemmel for at fradrage.

F: Ser du generelt en forskellige praksis fra sag til sag angående brugen af fradrag for fordele?

Der er ikke mange sager om fradrag for fordele, hvilket er årsagen til at det er så spændende, fordi de fleste anlægssager ikke er en fordel for lodsejere (f.eks. udvidelse af vej). Oftest kommer anlægsmyndigheden med et indgreb og ikke en gode. Det er derfor oftest indenfor banesager eller f.eks. støjskærme, at fradrag for fordele overvejes. JAH siger at de eneste sager han kender, hvor fradrag for fordele gør sig gældende er ved metro, letbaner, enkelte vejanlæg og støjskærme.

Dermed er fradrag for fordele heller ikke et spørgsmål der kan besvares entydigt ift. retspraksis endnu. Det er svært at tale med lodsejere om generelle fordele, og JAH tror også at de takserende myndigheder er påpasselige med det. Men de [takserende myndigheder] er også uenige, det kan ses fra ekspropriation til taksation på de nævnte sager og domstolene er nødvendigvis heller ikke enige. Så der er en stor nuancering hvad der er en fordel og hvornår er det en fordel samt kapitalisering i det.

I forbindelse med Odense Letbane:

Mange af lodsejerne har sagt det godt kan være at letbanen er en fordel, men det er ikke en fordel der ønskes/tænkes udnyttet (henvisning til Blangstedgård-sagen hvor domstolen var ligeglad med om fordelene blev udnyttet eller ej). En masse forskningsresultater viser, bl.a. at det ikke kun er boliger som fordelene gælder for, men også erhverv og kontorbygninger, men at dette er forskelligt fra område til område. Diskussionen er derfor at hvis man pludselig kan bruge et område til noget nyt som er mere indtjenende, så er det selvfølgelig en kæmpe fordel, men det kan være at der ikke er tanker om at udnytte det til.

JAH's erfaring er at der ikke er et generelt svar, altså det er ikke klart hvordan fradrag for fordele gælder. Og det er ikke klart for nogle tror han. Det er også derfor, det er blevet accepteret som en principiel sag, med prøvesager i Odense og Højesteret i Aarhus. Der har f.eks. været mange højesteretsdomme om gæsteprincippet, men det er også stadig noget der diskuteres. Derfor bliver det spændende at se om Højesteretsdommen får betydning i praksis inden for fradrag for fordele. JAH mener at sagerne - ligesom gæsteprincipssager - ikke kan skæres over én kam. Det bliver altså spændende hvad højesteretsdommen kan betyde; om der kan trækkes noget generelt ud af dommen eller om sagerne skal prøves enkeltvis. Her kan det nævnes sagerne fra Odense Letbane, for det er forskellige ejendomme (kontor, tom grund, planlagt byggeri osv.), og dermed forskellige sager. Dermed vil der måske rent juridisk kunne udtrækkes noget generelt, men man skal forholde sig til de konkrete forhold der gør sig gældende i hver sag.

F: Vil du mene at lovgivningen og retspraksis tydelig angiver en retningslinje for hvordan fradrag for fordele kan anvendes?

Er besvaret

Aarhus Letbane

F: Hvad er de vigtigste pointer i Aarhus Letbane-sagen?

For det første er det spændende, at der er faldet dom i sagen og at Landsretten nogenlunde principielt forholder sig til spørgsmålet om fradrag for fordele.

Så det interessante ved sagen er de generelle fordele. Først og fremmest om letbanen ses som en fordel, at den bliver accepteret som en fordel. Det er jo et spørgsmål der altid gør sig gældende og i hvert fald i sagerne om Odense Letbane, hvor taksationskommissionen ikke mente, at letbanen var en fordel. Omvendt bliver der i Aarhus Letbane-sagen både af kommissioner, og skønsmændene lagt vægt på, at jorden er blevet mere værd. Det er ret spændende at der bliver afsagt dom hvor det anerkendes at der er den fordel ved et infrastrukturanlæg.

Derudover er det interessant at der er blevet fradraget for fordelene. Sagen i Aarhus er ikke endt med 0 kr., men Aarhus Letbane fik fuldt medhold til at erstatningen skulle have været efter priserne for landbrugsjorden (om man kunne få medhold i at erstatningen skulle ende på 0 kr. vides ikke). Altså fuldt medhold og fået at vide at der ikke skal betales yderligere erstatningen end den pris som landbrugsjordspriserne har. Der er det interessant med de generelle fordele, for de skriver at fradrag for fordele gælder selvom der også er andre der opnår samme fordel.

Det er også interessant at domstolene ikke anvender skønsmændenes vurdering, men mener at taksationskommissionens vurdering er mere korrekt – dette er dog nok mere interessant i den juridiske verden end inden for fradrag for fordele. Der er tre, der har vurderet det; ekspropriation, taksation og syn og skøn, og så skal domstolene tage stilling til det.

Det bliver spændende om Aarhus Letbane kan anvendes som rettesnor for andre sager – altså hvorvidt den påvirker retspraksis. Sagen er bevilliget til Højesteret, men alligevel siger Vestre Landsret lidt om det, bl.a. fordi den lægger vægt på, at letbanen er en forudsætning for byudviklingen. Mener de så at hvis området kunne bebygges uden letbanen, så var der ikke noget grundlag for at fradrage, eller havde de sagt stadigvæk at der var en fordel der skulle fradrages i ved at letbanen tilføjer en merværdi men ikke en direkte forudsætning for byudviklingen (hænger lidt sammen med Blangstedgård-sagen)? Det stiller derfor spørgsmål til, om man kun kan fradrage det, der er nødvendigt for udviklingen, eller om der også kan fradrages for generelle fordele, som ender med at

skabe merværdi for lokalområdet. JAH mener at det spørgsmål kommer til at blive drøftet i mange sager.

Hovedstadens Letbane:

Meget spændende sager. Ekspropriationskommissionen mente, at Hovedstadens Letbane var så stor en fordel, at fradrag for fordele ville betyde en erstatning på 0 kr. Derimod mener taksationskommissionen at der ikke kan fradrages for fordele, og at der dermed skal betales fuldstændig erstatning, bl.a. med argumentet at letbanen ikke var en forudsætning for byudviklingen. Argumentet er ikke, at letbanen ikke er en fordel, men at den ikke er en nødvendighed for ejendommene. Nogle vil mene at bare fordi fordelene medfører en merværdi, er det ikke ensbetydende med at der skal fradrages. JAH håber at sagerne kan klarlægge en praksis om fradrag for fordele, og at det er noget som domstolssagerne tager stilling til.

Det er ikke til at vide, om dommerne i prøvesagerne vil være mere grundige i sine begrundelser, således at det kan blive praksis. JAH siger, at man godt kan se, især på øerne, at kommissionerne ved, at de behandler et emne, der er svært. Der gøres meget ud af at begrunde hvorfor. Taksationskommissionerne, som siger ingen fradrag for fordele, gør meget ud af at forklare hvorfor der ikke kan fradrages.

Dette giver også anledning til en diskussion om, hvad der kan sammenlignes i Danmark. Metroen var det første anlægsprojekt, som påstod at metroen var en fordel. Efterfølgende er andre anlægsprojekter, som Odense Letbane kommet, og her stillede man spørgsmål om, hvorvidt metro og letbane kunne sammenlignes.

F: Hvorfor er sagen speciel? Er den anderledes end andre fradrag for fordele-sager, eventuelt kendelserne fra Odense Letbane? Hvis ja, hvad tænker du, at årsagerne kan være for dette, hvis der er nogle?

Er besvaret

F: Du benævner i blogindlægget "Fradrag for fordele: Vestre Landsret skærer igennem", at dommen tager "... et skridt i retning af, at fradrag for fordele skal tages alvorligt.". Kan du uddybe årsagen til dette udsagn?

Er besvaret

Forhandlings- og kendelsesprotokoller



I dette bilag fremgår en overordnet gennemgang af de fremfundne banesagers forhandlings- og kendelsesprotokoller, der er analyseret i kapitel 6.

Kendelse d. 1. juni 2016 - Lb. nr. 97, 98 og 99

Der kunne ikke opnås et forlig ved ekspropriationsforretningen og derfor har Ekspropriationskommissionen behandlet spørgsmålet om erstatningsfastlæggelsen. Lb.nr. 97 omhandler et ubebygget areal, der er udlagt til blandet bolig og erhverv på 711 m² i byzone. Ekspropriationsindgrebet omfatter

- Arealafståelse på ca. 120 m² ifm. udvidelse af vej
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 145 m²

Lb.nr. 98 omhandler også et ubebygget areal på 690 m² i byzone, der er udlagt til blandet bolig og erhverv. Indgrebet omfatter

- Arealafståelse på ca. 120 m² ifm. udvidelse af vej
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 130 m²

Lb.nr. 99 omhandler et ubebygget areal på 48.723 m² i byzone, som er udlagt til blandet bolig og erhverv. Det ekspropriative indgreb omfatter

- Arealafståelse på ca. 2.985 m² ifm. udvidelse af veje
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 6.280 m²
- Nedlæggelse af overkørsler samt privat vej
- Etablering af ny stitilslutning
- Sletning i tingbogen af tinglyste Dok. Om hegn og hegnsmur, som blev tinglyst den 24. januar 1980

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter forskellige arealerstatning til de tre lb.nr., da der er tale om forskellig størrelse af areal der afståes. Dog anvendes der samme argumentation for begrundelsen af erstatningen. Derved får lb.nr. 97 og lb.nr. 98 hver en arealerstatning på 30.000 kr., hvor lb.nr. 99 får en arealerstatning på 746.250 kr. Fastsættelsen for arealerstatningen er sket ud fra arealets karakter, beliggenhed og at det er udlagt som blandet bolig og erhverv. Yderligere har Ekspropriationskommissionen lagt vægt på jordprismiveauet i området, *“ligesom kommissionen har sammenholdt ejendommen med øvrige ejendomme, der er eksproprieret helt eller delvist ifm. Odense Letbane”* [Hæfte 29, s. 6]. I forhold til erstatning for de midlertidige arbejdsarealer bliver der først beregnet efter endt brug.

Fradrag for fordele

I alle tre tilfælde finder ekspropriationskommissionen at der kan afkortes i erstatningen for den fordel ejendommene opnår, grundet stationsnærheden. Et flertal i Ekspropriationskommissionen besluttede at der skulle fradrages 10% i erstatningen, mens et mindretal mente at der skulle fradrages 20%. Dermed blev der fradraget 3.000 kr. i erstatningen for hhv. lb.nr. 97 og 98, hvorfor disse løbenumre hver får en samlet erstatning på 27.000 kr. Mens lb.nr. 99 fik afkortet erstatningen med 74.625 kr. og dermed en samlet erstatning på 671.625 kr.

Kendelse d. 13. juni 2017 - Sag nr. TS 81101-00025

Det er ejer og anlægsmyndighed, der ønsker kendelse om erstatning for pålæg af servitut om arkade og det midlertidige arbejdsareal. Sagen omhandler en ejendom, som udgør en erhvervsejendom i byzone på 2.066 m². Det ekspropriative indgreb medfører:

- Ret til ombygning af stueetage – ejendom mindskes med ca. 56 m² i stueetage (areal forbliver under ejendom)
- Servitutpålæggelse om arkade, ca. 56 m²
- Facadeindgang flyttes til vestlige gavl – ændret adgang til offentlig vej
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal på ca. 380 m²

Ekspropriationskommissionens afgørelse

På baggrund af sagens oplysninger, indlæg og bemærkninger på ekspropriationsforretningen samt besigtigelse af ejendom, har Ekspropriationskommissionen truffet afgørelse om at ejeren tilkendes 1.225.000 kr. i erstatning. Dette beløb dækker over ændret anvendelse og generne af bl.a. midlertidig arbejdsareal i ejendommens bygning.

Fradrag for fordele

I forhold til fradrag for fordele, anerkender Ekspropriationskommissionen princippet herom. Det er anlægsmyndigheden der har anført at der skal afkortes i erstatningen, grundet den generelle fordel da der etableres et stop for letbanen lige uden for ejendommen. Ifølge anlægsmyndigheden skaber letbanen gode muligheder for kommende lejere, kommende kundekreds samt at der er en fordel ved at ejendommen fremadrettet vil have to indgange. Kommissionen finder dog ikke at der er det fornødne grundlag til at afkorte erstatningen, da der ikke *“foreligger eller er påvist og dokumenteret sådanne fordele for ejeren, at disse kan begrunde et fradrag i den tilkendte erstatning”* [TS 81101-00025, s. 4]. Yderligere bemærkes det af Ekspropriationskommissionen, at ejendommen allerede er centralt beliggende og derved eksponeret til nye kunder. Ifølge Ekspropriationskommissionen er det forhold, at letbanen passerer den berørte ejendommen, ikke i sig selv en fordel, der bør være grundlag for at afkorte erstatningen. Derudover anser Ekspropriationskommissionen ikke forholdet om to indgange for at have relevans i spørgsmålet om fradrag for fordele.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen af både ejer og anlægsmyndighed. Ejeren gjorde gældende at erstatningen skulle forhøjes, grundet tabt huslejeindtægt. Anlægsmyndigheden havde ingen bemærkninger til Ekspropriationskommissionens kendelse, bortset fra spørgsmålet om fradrag for fordele. Anlægsmyndigheden mente at ejendommen ville opnå fordele som følge af Odense Letbane og at der dermed ikke skulle udbetales erstatning til ejeren.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen tilkender, at den afsagte erstatning fra Ekspropriationskommissionen skal forhøjes. Dette skyldes bl.a. at Taksationskommissionen ikke er enig med Ekspropriationskommissionens beregning af ejendommens handelsværdi. Taksationskommissionen mener at indskrænkningen af lejemålet skal beregnes efter rentabilitetsprincippet og dermed en erstatning på 1.223.385 kr. Derudover skal ejeren have erstatning for tab af lejeindtægt og anlægsmyndighedens brug af arbejdsareal i bygningen svarende til 828.000

kr.

Fradrag for fordele

I spørgsmålet om fradrag for fordele finder Taksationskommissionen ikke den “*fornødne sammenhæng mellem det ekspropriative indgreb og de fra anlægsmyndigheden påståede fordele, der begrundet en afkortning af ejers erstatning*” [TS 81101-00025, s. 23].

Taksationskommissionen tildeler dermed en samlet erstatning på 2.062.343 kr., som anlægsmyndigheden skal betale ejeren.

Kendelse d. 13. juni 2017 - Sag nr. TS 81101-00039

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning for afståelse af areal, indskrænkning af ejers råderet af egen ejendom til skråning og pålæg af servitut om midlertidigt arbejdsareal. Sagen omhandler en ejendom på 7.447 m² i byzone, som er opdelt i 50 ejerlejligheder. Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse på ca. 225 m² til udvidelse af kommunevej.
- Etablering af skråning med anlæg 1:3 på ejendommen – ca. 75 m² til etablering, som forbliver under ejendommen.
- Servitutpålægelse om midlertidig arbejdsareal på ca. 185 m².

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter en arealerstatning på 73.125 kr. pba. arealets karakter og det omkringliggende jordprinsniveau. Desuden er der tildelt en skønsmæssig ulempeerstatning på 20.000 kr., hvilket gives pba. ejers tab af beplantning.

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen finder grund til at fradrage 28.125 kr. i erstatning som følge af de fordele der tilkommer ejendommen efter etableringen af Odense Letbane. Der bliver i begrundelsen lagt vægt på at anlægget og placeringen af letbanestationen ved ejendommens sydøstlige ende vil medføre en fordel, ift. stationsnærhed og ejendommens karakter som moderejendom med ejerlejligheder.

Efter ekspropriationsforretningen blev der afholdt et møde mellem ejer og anlægsmyndigheden om en aftale om støttemur. Anlægsmyndigheden ønskede ikke at etablere muren ej

heller at bidrage til den. Dog måtte ejeren gerne selv etablere støttemuren, med betingelse om at anlægsmyndigheden skulle godkende muren.

Sagen blev indbragt for taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om “*at Ekspropriationskommissionens kendelse omgøres og erstatningen fastsættes til 0 kr. som følge af fradrag for fordele*” [TS 81101-00039, s. 3]. Ejeren nedlagde påstand om erstatning for arealafståelse og ulempeerstatning skulle svare til etablering af støttemur jf. tidligere tilbud til etableringen på hhv. 372.500 kr. og 362.500 kr. inkl. moms.

Taksationskommissionens kendelse

Ekspropriationskommissionens tilkendte erstatning skal forhøjes ifølge Taksationskommissionen. Erstatningen for arealafståelse fastholdes, men den samlede ulempeerstatning inkl. tab af beplantning skal forhøjes til 380.000 kr, dette beløb fremkommer pba. de tilbud ejeren tidligere har fået vedr. støttemuren.

Frdrag for fordele

Taksationskommissionen påpeger at erstatningen tilkommer ejerforeningen og dermed skal erstatningen ikke afkortes, “*idet huslejen for ejerens ejerlejligheder er fastsat omkostningsbestemt*” [TS 81101-00039, s. 13]. At en husleje er fastsat omkostningsbestemt betyder, at udlejer kun må opkræve en husleje baseret på ejendommens driftsomkostninger og overskud. Ejer kan altså ikke hæve huslejen grundet en forventet værdistigning og ejer har derfor ikke mulighed for at udnytte de fordele ekspropriationsanlægget medfører. Derved tildeler kommissionen en samlet erstatning på ca. 453.000 kr. til ejeren, som følge af ekspropriationsanlægget.

Kendelse d. 13. juni 2017 - Sag nr. TS 81101-00049

Det er lodsejer, der ønsker kendelse om erstatning for afståelse af areal. Sagen omhandler en blandet beboelses- og erhvervsjendom i byzone på 916 m². Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse på ca. 40 m² til udvidelse af kommunevej, hvortil ejer mister to parkeringspladser.
- Nedlæggelse af overkørsel til kommunevej

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter en erstatning for arealafståelsen på 18.000 kr. med afgørende vægt på størrelse og karakter af arealet.

Fradrag for fordele

Ifølge ekspropriationskommissionen afkortes erstatning med 3.000 kr. som følge af de fordele Odense Letbane medfører ejendommen. Fordelen bygger på den stationsnærhed ekspropriationsanlægget medfører ved, at der etableres en letbanestation vest for ejendommen.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen af lodsejeren med påstand om forhøjelse af erstatningen. Her lægger ejeren vægt på at enhedsprisen for det afståede areal skal forhøjes grundet den offentlige ejendomsvurdering på ekspropriationstidspunktet. Ydermere udtaler ejeren i denne sammenhæng, at de to mistede parkeringspladser er uundværlige for at drive den nuværende take-away restaurant på ejendommen og at arealafståelsen også gør at ejer ikke kan udnytte den opnået byggetilladelse til at lave en 4. etage på den nuværende bygning. Anlægsmyndigheden fastholder kravet om afkortning af erstatning grundet fradrag for fordele. Her lægger anlægsmyndigheden vægt på at letbanen vil skabe øget ejendomsværdi for omkringliggende ejendom, da den vil være et “*supplement til det kollektive trafiktilbud*” [TS 81101-00049 s. 3]

Taksationskommissionens kendelse

Den tilkendte arealerstatning på 18.000 kr. skal fastholdes ifølge Taksationskommissionen.

Fradrag for fordele

Taksationskommissionen er dog uenig med Ekspropriationskommissionen at erstatningen skal afkortes grundet fordele. Dette skyldes at Taksationskommissionen ikke finder tilstrækkelig sammenhæng mellem ejendommens forventelige værdistigning og det ekspropriative indgreb. Taksationskommissionens kendelse er afsagt på det grundlag, at anlægsmyndigheden ikke har formået at overbevise kommissionen om at der er en klar årsagssammenhæng mellem anlægget og fordelene. Af denne årsag tildeles ejeren en samlet erstatning på 18.000 kr.

Kendelse d. 3. oktober 2017 - Sag nr. TS 81101-00034

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning for afståelse af areal samt for samtlige ulemper, herunder flytning af hegn og nyindretning af varegård. Sagen omhandler et ubebygget areal i byzone på 2.895 m², som ejeren har udlejet til en virksomhed der anvender arealet til varegård. Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse på ca. 140 m² til udvidelse af to veje ifm. etablering af Odense Letbane.

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter en arealerstatning på 98.000 kr. ud fra arealets beliggenhed og beskaffenhed samt en ulempeerstatning på 175.000 kr. for nyindretning af varegård samt flytning af hegn.

Fradrag for fordele

Der skal ifølge Ekspropriationskommissionen ikke ske en afkortning i erstatningen som følge af fradrag for fordele grundet ejendommens brug og beliggenhed. Dog skal det påpeges at kommissionen vurderer at der lovmæssigt kan foretages fradrag for fordele og at der er fordele forbundet med anlægget af Odense Letbane.

Sagen blev indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om omgørelse af Ekspropriationskommissionens kendelse og dermed en erstatning på 0 kr. Anlægsmyndigheden lagt vægt på at Kommuneplan 2016-2028 er udarbejdet efter ekspropriationsindgrebet og at der i planen er fokus på at udvide byen langs letbanen. Yderligere er ejendommen også udlagt som et perspektivområde gennem kommuneplantillæg nr. 23 til Kommuneplan 2013-2025, hvilket gør det muligt at opføre ca. 4.133 em², når der engang foreligger en lokalplan. Ejeren har gjort påstand om stadfæstelse af Ekspropriationskommissionens kendelse. Dette skyldes bl.a. den vedtagne helhedsplan blot indeholder visse forudsætninger og dermed ikke kan til fulde kan lægges til grund for behandlingen af sagen.

Taksationskommissionens kendelse

Ekspropriationskommissionens afgørelse skal stadfæstes ifølge Taksationskommissionen, dog skal der gives et tillæg for godtgørelse af sagkyndig bistand. Dermed gives der er samlet erstatning på 273.000 kr.

Fradrag for fordele

Der kan ikke påvises fordele hos virksomheden ifm. anlæggelse af en letbanestation nær ejendommen. Dette skyldes at virksomhedens faktiske anvendelse (varegård) af det ubebyggede areal vil primært være tilegnet kunder af bilister og ikke folk der anvender letbanen. Kommissionen afviser at kommuneplantillægget nr. 23 ville have en fordel for ejendommen. Dette blev begrundet pba. at tillægget blev vedtaget før ekspropriationstidspunktet og at der stadig ikke foreligger en lokalplan, der giver ejer mulighed for udvikle ejendommen som et perspektivområde. Derimod var Kommuneplan 2016-2028 vedtaget efter ekspropriationstidspunktet, men fordelene herfra kunne dog ikke udnyttes ejeren, da vilkårene i den indgåede lejekontrakt gjorde at virksomheden var uopsigelig indtil år 2031.

Kendelse d. 3. oktober 2017 - Sag nr. TS 81101-00037

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning for afståelse af areal samt for samtlige ulemper, herunder tab af 56 parkeringspladser og pålæg af servitut om midlertidigt arbejdsareal. Sagen omhandler en erhvervsejendom i byzone på 31.537 m². Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse af ca. 1.605 m² til udvidelse af vej ifm. etablering af Odense Letbane – hertil eksproprieres 56 p-pladser.
- Servitutpålægelse om midlertidig arbejdsareal på ca. 2.670 m².

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen har fastsat en erstatning for arealafståelsen på 1.123.500 kr. ud fra arealets beliggenhed og beskaffenhed. Hertil en ulempeerstatning på 1.464.000 kr. “for tab af 56 p-pladser, tab af beplantning og lamper samt håndtering af forareal” [TS 81101-00037, s. 2].

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen finder grund til at fradrage erstatningen, da det vurderes at anlægget ville medføre en fordel ift. en stationsnærhed, hvilket ejendommen vil nyde godt af. Dog finder Ekspropriationskommissionen ikke at der er større fordele end ulemper, hvorfor et fradrag på 300.000 kr. findes passende.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionens af anlægsmyndigheden med påstand om

omgørelse af Ekspropriationskommissionens afgørelse og en erstatning på 0 kr. som følge af fradrag for fordele. Anlægsmyndigheden lægger vægt på at anlæggelsen af en letbane i bymidten og med flere muligheder for af- og påstigning inden for et afgrænset område, vil føre til værdistigninger af ejendomme i nærområdet. Derimod har ejer nedlagt påstand om erstatning på 4.000.000 kr. samt påstand om udredelse af en passende godtgørelse for sagkyndig bistand til dækning af ejerens udgifter hertil. Ejeren påpeger også at fradrag for fordele vil være et brud på lighedsgrundsætningen. Derudover benævner ejeren at værdistigning kan skyldes lokalplan om ændret anvendelse og ikke selv letbanen.

Taksationskommissionens kendelse

Den tilkendte erstatning til ejer skal forhøjes. Dette skyldes at beregningen for erstatning skal ske pga. et byudviklingsperspektiv. Dermed skønnes ejendommens værdi med den nye udnyttelsesmulighed på ekspropriationstidspunktet til 83.000.000 kr. Det vil sige at det afståede areal har en værdi på 4.200.000 kr. Denne vurdering er taget pba. at ejendommen er underlagt kommuneplantillæg nr. 23 og lokalplan nr. 0-761, hvilket blev vedtaget forinden ekspropriationstidspunktet og ændrede plangrundlaget fra erhverv til bolig- og serviceformål.

Frdrag for fordele

Taksationskommissionen finder også grund til at fradrage for fordele. Helt konkret skal der fradrages 1.000.000 kr. mht. den fremtidige fordel ved anlæggelse af en letbanestation i umiddelbar tilknytning til ejendommen. Fordelens størrelse begrænses da der er usikkerheder og diverse omkostninger forbundet hermed. Ejendommen besidder en række bevaringsbygninger og desuden gør eksisterende udlejninger, at omdannelsen er langsigtet. Fra kendelsen er det værd at bemærke, at der kun fradrages for de fordele ekspropriationsanlægget medfører og ikke de fordele som plangrundlaget forårsager. Taksationskommissionen tildeler derfor ejeren en samlet erstatning på 3.200.000 kr.

Kendelse d. 3. oktober 2017 - Sag nr. TS 81101-00038

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning for afståelse af areal samt for samtlige ulemper, herunder tab af 32 p-pladser, flytning af 2 flagstænger samt belysning. Sagen omhandler en erhvervsejendom beliggende i byzone med et areal på 3.811 m². Det ekspropriative indgreb medfører:

- Arealafståelse af ca. 1.020 m² til udvidelse af vej ifm. etablering af letbanen – hertil eksproprieres 32 p-pladser.
- Der nedlægges og nyetableres overkørsel til vej
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal på ca. 315 m² - omfatter 17 p-pladser øst for ejendommens hovedindgang.

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter en arealerstatning på 714.000 kr. grundet de foreliggende oplysninger samt ejendommens beliggenhed og beskaffenhed. Yderligere er der fastsat en ulempeerstatning på 980.000 kr. for tab af parkeringspladser, beplantning, flytning af to flagstænger og belysning.

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen anerkender synspunktet om fradrag for dele, men mener ikke dette kan lade sig gøre i nærliggende sag. Dette skyldes ejendommens aktuelle brug og den investering det vil kræve at sikre en anden brug og indretning.

Sagen blev indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om omgørelse af Ekspropriationskommissionens kendelse og at erstatningen dermed skulle være på 0 kr. Ejeren har derimod nedlagt påstand om erstatning i samme eller større størrelsesorden samt ønske om passende godtgørelse for udgifter til sagkyndig bistand. Under sagsfremstillingen blev det bl.a. fremlagt at ejendommen er underlagt kommuneplantillæg nr. 23 og lokalplan nr. 0-761, hvilket er vedtaget før ekspropriationstidspunktet og ændrede plangrundlaget fra erhverv til bolig- og serviceformål. Desuden blev det også påpeget, at ejerens havde bevaringsværdige bygninger, der var SAVE-registreret.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen vurderede at forhøje den tilkendte erstatning fra Ekspropriationskommissionen. Taksationskommissionen finder at arealerstatningen skal forhøjes til 1.285.200 kr. grundet de planmæssige rammer lokalplan 0-761 skaber. Desuden tildeles en ulempeerstatning på 1.920.000 kr. for tab af p-pladserne. Yderligere godtgøres et beløb på 180.000 kr. for flytning af flagstænger, pylon og skilt med strøm samt tab af beplantning og lamper.

Fradrag for fordele

Taksationskommissionens finder ikke at anlægsmyndighedens bevisførelse er velbegrunnet hvorfor der ikke skal ske fradrag for fordele. Dette skyldes at den påståede værdistigning ikke er velbegrunnet ift. arealafståelsen af en ikke uvæsentlig del af ejendommens samlet areal til anlæg af Odense Letbane. Kommissionen vurderer at det er plangrundlaget, der medfører ejendommens værdistigning og ikke ekspropriationsanlægget. Det er værd at bemærke at det eksisterende plangrundlag giver ejeren mulighed for at omdanne ejendomme til service- og boligformål. Dog besidder ejendommen bevaringsbygninger, hvortil der er påkrævet større krav for ejeren ved om- eller nedbygninger.

Ved denne sag er det værd at pointere at der i april 2018 blev besluttet af Taksationskommissionen at genoptage kendelsen grundet faktuelle fejl ifm. prisfastsættelsen af arealerstatningen. Genoptagelsen skete efter Taksationskommissionen havde en fejlagtig anvendelse af gældende plangrundlag. Lokalplan 0-761 omfattede kun 30 m² af det samlede areal på 1.020 m², hvorfor det resterende areal på 990 m² er omfattet af lokalplan 0-760 og dermed havde en anden værdi. Arealet som var omfattet af lokalplan lokalplan 0-761, bibeholdte arealerstatning på 1.260 kr. pr. m², mens det resterende areal skulle have en arealerstatning på 120 kr. pr. m², som var betydelig mindre værd end det Taksationskommissionen først havde afsagt kendelse ud fra. Dermed fik ejeren en samlet arealerstatning på 156.600 kr. og derved tildeler Taksationskommissionen ejeren en samlet erstatning på 2.256.600 kr.

Kendelse d. 30. oktober 2017 - Sag nr. TS 81101-00050

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en på ekspropriationstidspunktet erhvervsejendom i byzone på 11.411 m². Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse af ca. 110 m² til vejudvidelser
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal på ca. 140 m²

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen har fastsat en arealerstatning på 121.000 kr. pba. fremkomne oplysninger i sagen, ejendommens karakter og beliggenhed samt prisniveauet for jord i området. Yderligere er der en ulempeerstatning på 9.000 kr. for tab af beplantning.

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen har i deres kendelse ikke forholdt sig til spørgsmålet om, hvorvidt der kunne føres fradrag for fordele. Årsagen er ikke angivet, men formentlig skyldes det at anlægsmyndigheden ikke har fremlagt spørgsmålet om at erstatningen skal afkortes.

Sagen er indbragt for taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om omgørelse af Ekspropriationskommissionens kendelse og at erstatningen skulle fastsættes til 0 kr. Der blev her lagt vægt på at ekspropriationsanlægget ville medføre en værdistigning for restejendommen i sådan en grad at ejeren ikke er berettiget til erstatning. Ejeren nedlagde påstand om stadfæstelse af Ekspropriationskommissionens kendelse.

Taksationskommissionens kendelse

Efter drøftelse om sagen finder Taksationskommissionen at afgørelsen fra Ekspropriationskommissionen skal stadfæstes. Derved tildeles ejeren en samlet erstatning på 130.000 kr.

Frdrag for fordele

Det er Taksationskommissionens skøn at der ud fra den nuværende anvendelse, adgang til offentlig transport og beliggenhed, ikke kan påvises fordele som forøger restejendommens værdi, som følge af anlæggelse af Odense Letbane. Der lægges særligt vægt på at der findes velfungerende kollektiv trafik og at ejendommen er tæt beliggenhed på banegården (under 1 km). Derudover finder Taksationskommissionen det ikke påvist udlejningsmuligheder og priser forøges som følge af letbanen. Kommissionens kendelse bygger altså på at ekspropriannten ikke har påvist et tilstrækkeligt bevisføre for at erstatningen kan afkortes.

Kendelse d. 30. oktober 2017 - Sag nr. TS 81101-00051

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler et, på ekspropriationstidspunktet, ubebygget areal i byzone på 7.786 m², heraf vej 844 m². Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse på ca. 290 m² - heraf privat fællesvej 15 m².
- Servitutpålæggelse til beplantning af areal langs vej

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter en arealerstatning på 330.000 kr. ud fra prisniveauet for byzonejord samt foreliggende oplysninger på forretningen, besigtigelse af

ejendommen samt parternes indlæg og bemærkninger

Fradragsfordelen

Ekspropriationskommissionen afkorter erstatningen med 130.000 kr. grundet den fordel ejendommen opnår i forlængelse af Odense Letbanes anlæggelse. Begrundelsen bygger bl.a. på at Letbanestationen "Kongensgade" vil være en konkret fordel for ejendommen ift. stationsnærhed og ejendommens karakter som ungdomsboliger blandet med shopping center.

Sagen er blevet indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om omgørelse af Ekspropriationskommissionens afgørelse og at erstatningen skal sættes til 0 kr. Anlægsmyndigheden bemærker at trods der i forvejen er gode trafikale muligheder, så vil letbanen medføre fordele for ejendommen. Derimod har ejer nedlagt påstand om forhøjelse af erstatning til et væsentligt millionbeløb. Ejers advokat argumentere for denne erstatningsfastlæggelse pba. at ejer og kommunen var i gang med at etablere en fælles arkade, hvilket skulle skabe et torvemiljø for området. Ekspropriationsanlægget ville dog markant reducere fortovs- og adgangsarealer, hvilket vil gøre det mindre attraktivt for småerhverv at leje sig ind, da det ikke ville være muligt at udstille varer foran butikkerne.

Taksationskommissionens kendelse

Ifølge Taksationskommissionen skal afgørelsen af Ekspropriationskommissionen fastholdes på en arealerstatning 330.000 kr.

Fradragsfordelen

Taksationskommissionen finder dog ikke at der kan påvises fordele der forøger restejendommens værdi som følge af anlæggelse af Odense Letbane og stationen. Begrundelsen beror på den allerede velfungerende kollektive trafik og den korte afstand (under 700 m) til banegården. Yderligere lægger Taksationskommissionen vægt på at det ikke påvises at stationen vil forøge udlejningsmuligheder- og priser for området, da ejendommen allerede har en særdeles attraktiv placering i Odense midtby. Derudover vil letbanen ikke skabe fordele for det fremtidige torvemiljø for enden af ejendommen, hvortil det pointeres at torvet ikke er en del af planerne for letbanen og derfor ikke kan anvendes som argumentation for afkortning af erstatningen. Derved lægger kommissionen vægt på at anlægsmyndigheden ikke har nedlagt det fornødne bevis for, at der kan foretages fradrag for fordele og ikke har frembragt en klar årsagssammenhæng mellem fordel og ekspropriationsanlægget.

Kendelse d. 30. oktober 2017 - Sag nr. TS 81101-00070

Det er ejeren, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en privat institutions- og serviceejendom på 3.692 m² i byzone. Det ekspropriative indgreb udgør:

- Arealafståelse af ca. 150 m²
- Ekspropriation af 4 ud af 39 p-pladser
- Servitutpålæggelse om færdselsret til transformerstation, servitut om elledninger, servitut om byggeretligt skel
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 415 m².
- Sletning af tinglyst dokument fra d. 25. marts 1909 om grøft mv. fra tingbogen

Ekspropriationskommissionens afgørelse

På baggrund af arealets karakter, prisniveau i område og sammenholdelse med andre ejendomme, der helt eller delvist er eksproprieret i forlængelse af Odense Letbane, fastsætter Ekspropriationskommissionen en arealerstatning på 45.000 kr. Ydermere er der fastsat en skønsmæssig ulempeerstatning på 135.000 kr. – dette dækker over tab af p-pladser, lamper og træække samt servitutten om elledninger.

Fradrag for fordele

Erstatningen skal afkortes med 35.000, da letbanestationen syd for ejendommen vil medføre fordele iht. stationsnærheden.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen af ejeren med påstand om forhøjelse af erstatning mellem 400.000-500.000 kr. som følge af ekspropriation af arealafståelse og herunder tab er parkeringspladser, lamper og beplantning samt erstatning som følge af servitutten om elledning. Anlægsmyndigheden har til gengæld nedlagt påstand om erstatningen skal fastsættes til 0 kr. og dermed en omgørelse af Ekspropriationskommissionens afgørelse, grundet fordelene som følge af letbanen.

Taksationskommissionens kendelse

Ifølge Taksationskommissionen skal afgørelsen om erstatning af Ekspropriationskommissionen for højes. Taksationskommissionen finder, grundet karakteren som erhvervsareal samt kendskabet til prisniveauet for jord i området, at arealerstatningen skal for højes til 75.000

kr. Ydermere betales en ulempeerstatning på 135.000 kr. – heraf 100.000 kr. for tab af p-pladser og 35.000 kr. for øvrige ulemper.

Fradrag for fordele

Ifølge Taksationskommissionen kan der ikke påvises fordele, som forøger restejendommens værdi ifm. anlæggelsen af Odense Letbane og letbanestationen. I begrundelsen bliver der lagt vægt på at der er allerede findes velfungerende kollektiv trafik muligheder i nærområdet. Kommissionens afgørelse viser, derved at det kræver en tydelig bevisførelse fra anlægsmyndigheden, for at vise en ejendom der allerede er placeret i nærhed af et udvalg af offentlige transportmidler opnår en fordel ved etableringen af endnu et offentligt transportmiddel (letbane). Taksationskommissionen tildeler derved ejeren en samlet erstatning på 210.000 kr.

Kendelse d. 29. november 2017 - Sag nr. TS 81101-00040

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omfatter en beboelsesejendom på 20.501 m² i byzone. Det ekspropriative indgreb omfatter

- Arealafståelse på 915 m² til udvidelse af kommunevej
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal på 880 m²
- Regulering af ejendommens adgang til offentlig vej

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen har pba. prisniveauet i området, arealets karakter og sammenholdelse med andre ejendomme, der helt eller delvist er eksproprieret ifm. Odense Letbane, fastsat en arealerstatning på 75.000 kr. Ydermere er det givet en skønsmæssig ulempeerstatning på 20.000 kr. for tab af hegn, beplantning og flytning af sten.

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen har vurderet at Odense Letbane og placeringen af to letbanestationer, vil medføre fordele for restejendommen, hvorfor erstatningen afkortes med 30.000 kr. Begrundelsen beror på stationsnærhed og ejendommens karakter som boligforening.

Sagen blev indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om at Ekspropriationskommissionens kendelse skulle omgøres og at erstatningen skulle

fastsættes til 0 kr. Dette skyldes de fordele, der findes ved at anvende letbanen som offentligt transport middel. Fordelene er bl.a. en såkaldt skinnefaktor og her argumenteres for at letbanen er mere effektiv end busser da “*letbanen kører fri for anden trafik, letbanen er mere driftssikker, og der er en større komfort i skinnebåren transport*” [TS 81101-00040 s. 10]. Ejeren nedlagde påstand om at erstatningen skulle være minimum samme beløb som fastsat af Ekspropriationskommissionen, uden fradrag for fordele. Ejeren påpegede at der allerede var velfungerende trafikale muligheder og at busserne i området kører samme rute som letbanen med et hyppigt interval. Derudover mener ejeren ikke at der kan foretages fradrag for fordele, da anlægsmyndigheden ikke har dokumenteret de påståede fordele, herunder værdistigning for ejendommen.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen finder at erstatningen for arealafståelse og ulemper skal fastholdes, hvorfor der gives en erstatning på 95.000 kr.

Frdrag for fordele

Det skønnes af Taksationskommissionen at der ikke kan påvises fordele som forøger restejendommens værdi, som følge af to nærliggende letbanestationer. Dette begrundes med en allerede velfungerende kollektiv trafik i nærområdet. Derudover finder Taksationskommissionen heller ikke påvist at letbanen skulle øge udlejningsmuligheder eller -priser. Kendelsen er derfor et tegn på at ekspropriannten ikke tilstrækkeligt har kunne bevisføre fordelene ifm. anlæggelse Odense Letbane og dertilhørende letbanestationer.

Kendelse d. 29. november 2017 - Sag nr. TS 81101-00052

Det er ejer og anlægsmyndighed, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en ubebygget ejendom i byzonen med et areal på 44.283 m², heraf 2.480 m² vej. Ekspropriationindgrebet omfatter:

- Arealafståelse på 915 m²
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal på 9.515 m²

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ud fra sagens oplysninger, ejendommens beliggenhed og karakter samt prisniveauet i området fastsætter Ekspropriationskommissionen en arealerstatning på 117.000 kr. Det

noteres at erstatning for det midlertidige arbejdsareal først opgøres efter ophørelse af brug.

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen har ikke forholdt sig til spørgsmålet om, hvorvidt der kunne afkortes i erstatningen grundet fradrag for fordele. Årsagen er ikke angivet, men det kan skyldes at anlægsmyndigheden ikke har gjort fradrag for fordele gældende ifm. ekspropriationsforretningen.

Sagen blev indbragt for Taksationskommissionen af både ejer og anlægsmyndighed. Anlægsmyndigheden nedlagde påstand om erstatning på 0 kr., da restejendommen opnår en værdistigning i sådan en grad at det overstige værdien for det afståede areal og at ejeren dermed ikke er berettiget til erstatning. Ejeren nedlagde påstand om at erstatningen skulle forhøjes, bl.a. fordi det eksproprieret areal er en del af et komplekst trafikalt knudepunkt og dermed har en høj strategisk værdi ift. indkørsel/udkørsel til ejendommen. Derudover påpeger ejeren at denne på købstidspunktet havde en forventning om opførelse af letbanen, og var en af grundene til at ejendommen blev fundet attraktiv. Letbanen anses derfor af ejer som en fordel, men i *“ejers optik har man allerede har betalt for denne fordel i kraft af den høje købspris for ejendommen”* [TS 81101-00052 s. 7].

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen vælger efter drøftelse, at stadfæste Ekspropriationskommissionens afgørelse. Dette gøres ud fra arealets karakter og beliggenhed samt *“kendskab til prisniveauet for jord i området”* [TS 81101-00052 s. 10]. Derved tilkendes ejeren en samlet erstatning på 117.000 kr.

Fradrag for fordele

Taksationskommissionen skønner at der ikke kan påvises fordele ved anlæggelse af letbane og dens tilhørende stationsnærhed, som øger restejendommens værdi. Dette begrundes med en allerede velfungerende kollektiv trafik og kort afstand til banegården (under 400 m). Derudover påpeger Taksationskommissionen at ejendommen har en central beliggenhed i Odense midtby, hvorfor anlægsmyndigheden ikke har kunne bevise at letbanestationen øger udlejningsmuligheder eller -priser i nærområdet.

Kendelse d. 29. november 2017 - Sag nr. TS 81101-00054

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en beboelsesejendom på 21.209 m² i byzone. Det ekspropriative indgreb omfatter

- Arealafståelse på ca. 420 m²
- Servitutpålæggelse om færdselsret til støttemur og letbanedrift (65 m²)
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 765 m².
- Ny stietabering samt tilpasning af skråninger

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen fastsætter en arealerstatning på 147.000 kr. pba. sagens oplysninger, arealets beliggenhed og karakter samt prisniveauet for lignende jord. Yderligere er der fastsat en skønsmæssig ulempeerstatning på 221.000 kr. for *“på tab af hegn og beplantning, flytning af borde-bænkesæt, servitut om letbanedrift og servitut om færdselsret til støttemur”* [TS 81101-00054 s.2]

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen finder derudover grundlag for at kunne afkorte erstatningen med 73.000 kr. som følge af de fordele, ejendommen opnår som nabo til Odense Letbane. Beløbet på 73.000 kr. er beregnet ved at fjerne ca. 20% af den samlede erstatning. Det kan diskuteres, hvorvidt fradraget kan regnes ud fra en procentsats fremfor at udregne fordele pba. ejendommens værdi før og efter det ekspropriative indgreb (jf. afsnit C).

Sagen er blevet indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om at Ekspropriationskommissionens afgørelse skulle omgøres og dermed at erstatningen skulle udgøre 0 kr. Argumentet herfor er at letbanen er en bedre offentlig transportform, da den kører på skinner og dermed kører mere regelmæssig samt er en mere behagelig transportform. Ejeren har nedlagt påstand om at få Ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet. Ejere påpeget at ekspropriationsanlægget ikke tilgår ejendommen en specifik fordel, der kan fradrages. Hertil fremhæves at ejendommen ligger tæt på Tarup Centeret, hvorfor der er gode muligheder for offentlig transport. Derudover påpeger ejeren at argumentet om letbanen og skinnefaktoren ikke betyder at ejendommensværdien stiger.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen har valgt at fastholde en arealerstatning på 147.000 kr. og en ulempeerstatning på 221.000 kr. som i Ekspropriationskommissionens afgørelse.

Fradrags for fordele

Taksationskommissionen finder dog ikke påvist at der er fordele ved letbanen og letbanestationen, som øger ejendomsværdien. Dette begrundes med en allerede velfungerende kollektiv trafik i nærområdet. Derudover findes det ikke påvist at letbanen øger udlejningspriser eller -muligheder i området. Taksationskommissionen tilkender dermed ejeren en samlet erstatning på 368.000 kr.

Kendelse d. 29. november 2017 - Sag nr. TS 81101-00055

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en beboelsesejendom på 23.768 m², heraf vej 3.683 m² i byzone. Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse på ca. 910 m² ifm. udvidelse af kommuneveje
- Etablering af støttemur samt servitutpålæggelse om færdselsret til støttemur
- Nedlæggelse af stitilslutninger
- Terrænregulering
- Sletning af tinglyste dokumenter: Dok. om grøft mv., tinglyst den 5. november 1908 og Dok. om byggelinjer mv. tinglyst den 30. januar 1933
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 1.075 m²

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionen har fastsat en arealerstatning på 318.500 kr. ud fra arealets karakter og beliggenhed samt jordprisniveauet i området og sammenligning med øvrige ejendomme der helt eller delvist eksproprieret af anlægsmyndigheden. Yderligere er der fastsat en ulempeerstatning på 115.000 kr. bl.a. for tab af beplantning og hegn.

Fradrags for fordele

Der er ikke fundet grundlag for at fradrage for fordele i erstatningen. Ekspropriationskommissionens begrundelse omhandler “afstanden fra beboelserne på ejendommen langs med kommunevej Vej 2 til Ejby Station tilknyttet letbanen” [TS 81101-00055 s. 3]. Det-

te kan også lægge op til at Ekspropriationskommissionen mener at der er velfungerende eksisterende trafik i nærområdet.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med påstand om erstatningen fastsættes til 0 kr., da der er en såkaldt skinnefaktor ifm. letbanen. Denne indebærer fordele såsom at *“letbanen kører fri for anden trafik, letbanen er mere driftssikker, og der er en større komfort i skinnebåren transport”* [TS 81101-0055 s. 12]. Ejeren har nedlagt påstand om at indgrebet skal erstattes med minimum samme beløb uden fradrag for fordele som fastsat af Ekspropriationskommissionen. Dette skyldes at der i nærområdet findes velfungerende kollektiv trafik, hvor busserne kører jævnlige og samme rute som letbanen. Altså har ejeren nedlagt påstand om at der ikke kan foretages fradrag for fordele, hvorfor erstatningen på 433.500 kr. ikke skal afkortes.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen vælger at stadfæste Ekspropriationskommissionens afgørelse, hvorfor areal- og ulempeerstatning udgør i alt 433.500 kr.

Fradrag for fordele

Det skønnes af Taksationskommissionen at *“der ikke kan påvises fordele ved anlæggelse af letbanen og letbanestationen, som forøger værdien af den tilbageblevne del af ejendommen”* [TS 81101-0055 s. 13]. Begrundelsen for dette er at der findes en eksisterende fungerende kollektiv trafik og at der ikke kan påvises at letbanen øger mulighederne for udlejning eller udlejningspriserne.

Kendelse d. 29. november 2017 – Sag nr. TS 81101-00074

Det er anlægsmyndigheden, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en *“beboelsesejendom i byzone med et areal på 23.768 m², heraf vej 3.683 m²”*. Det ekspropriative indgreb omfatter

- Arealafståelse på ca. 60 m² ifm. udvidelse af kommuneveje
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 140 m²

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Der fastsættes en arealerstatning på 21.000 kr. ud fra arealets beliggenhed og karakter og jordpriseniveauet i området. Ekspropriationskommissionen har i den forbindelse også

sammenholdt ejendommen “*med øvrige ejendomme, der er eksproprieret helt eller delvist ifm. Odense Letbane*” [TS 88101-0074 s. 2]. Derudover er der fastsat en skønsmæssig ulempeerstatning på 4.000 kr. for tab af beplantning.

Fradrag for fordele

Ekspropriationskommissionen finder intet grundlag for at fradrage i erstatningen, som følge af de fordele som anlægsmyndigheden har fremlagt. Der fremgår ingen begrundelse herfor.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen af anlægsmyndigheden med samme påstand som i TS 81101-00055. Anlægsmyndigheden argumentere også her for skinnefaktoren og de fordele der er ved at køre letbane fremfor busser. Ligeså nedlagde ejer samme påstand som i nævnte sag; erstatning skal være på minimum samme beløb uden fradrag for fordele. Dette skyldes at der i forvejen er god infrastruktur i området med busser, der kører i hyppigt interval og med samme rute som letbanen.

Taksationskommissionens kendelse

Taksationskommissionen stadfæster afgørelsen af Ekspropriationskommissionen. Dermed en areal- og ulempeerstatning på 25.000 kr.

Fradrag for fordele

Ligesom i TS 81101-00055, skønnes det ikke at der kan påvises fordele som restejendommens værdi ved anlæggelse af selve letbanen og letbanestationen. I begrundelsen herfor lægges der også vægt på den velfungerende kollektive trafik og at letbanen ikke øger udlejningsmuligheder eller -priser i nærområdet.

Kendelse d. 28. maj 2019 - Sag nr. TS 81101-00080

Det er lodsejer, der ønsker kendelse om erstatning ifm. ekspropriation af areal til anlæg af Odense Letbane. Sagen omhandler en forretningsejendom på 4.195 m² i byzone. Det ekspropriative indgreb omfatter:

- Arealafståelse på ca. 458 m² ifm. udvidelse af Hestehaven samt 2 m² til udlæggelse af privatfællesvej.
- Ekspropriering af ca. 15 m² til etablering af kørebart areal ved den vestlige indkørsel – dette forbliver under ejendommen.
- Nedlæggelse af østlig overkørsel samt ekspropriation af 10 p-pladser mod Hestehaven.
- Servitutpålæggelse om midlertidig arbejdsareal ca. 170 m².

Ekspropriationskommissionens afgørelse

Ekspropriationskommissionens fastsætter en arealerstatning på 184.000 kr. ud fra arealets beliggenhed, beskaffenhed og anvendelse samt sagens oplysninger. Ydermere er der en ulempeerstatning på 750.000 kr., dog bliver erstatning for midlertidig arbejdsareal først beregnet efter ophørelse af brugen.

Derudover finder Ekspropriationskommissionen ikke, at betingelserne for totalekspropriation (ekstension) er opfyldt. Begrundelsen herfor er bl.a. at virksomhedens drift kan for sætte efter anlæggets udførelse og at der kun er tale om "*mindre indgribende omlægninger i arbejdsgange samt ejendommens fysiske rammer*" [TS 81101-00080 s. 1].

Fradrag for fordele

Spørgsmålet om fradrag for fordele er ikke noget Ekspropriationskommissionen har forholdt sig til. Dette kan skyldes at spørgsmålet om fradrag for fordele ikke er blevet gjort gældende af anlægsmyndigheden ifm. ekspropriationsforretningen.

Sagen blev indbragt for Taksationskommissionen af lodsejeren. Dette er gjort med principal påstand om totalekspropriation af ejendommen og med subsidiær påstand om at erstatningen ved delekspropriation skulle forhøjes. Lodsejeren begrundede ekstensionen med at det ekspropriative indgreb vil medføre en uundgåelig skade på driften samt "*at indgrebet nødvendiggør tilpasninger, der er ikke er økonomisk proportionale*" [TS 81101-00080 s. 2]. Anlægsmyndigheden har nedlagt påstand om stadfæstelse af Ekspropriationskommissionens afgørelse. Udover stadfæstelse af afgørelsen, beder anlægsmyndigheden Taksationskommissionen om at vurdere, hvorvidt der kan ske fradrag for fordele og dermed en afkortning af erstatning. Argumentet herfor er at virksomheden vil lægge tæt på en station og det dermed for virksomhedens medarbejdere vil være lettere tilgængelig.

Taksationskommissionens kendelse

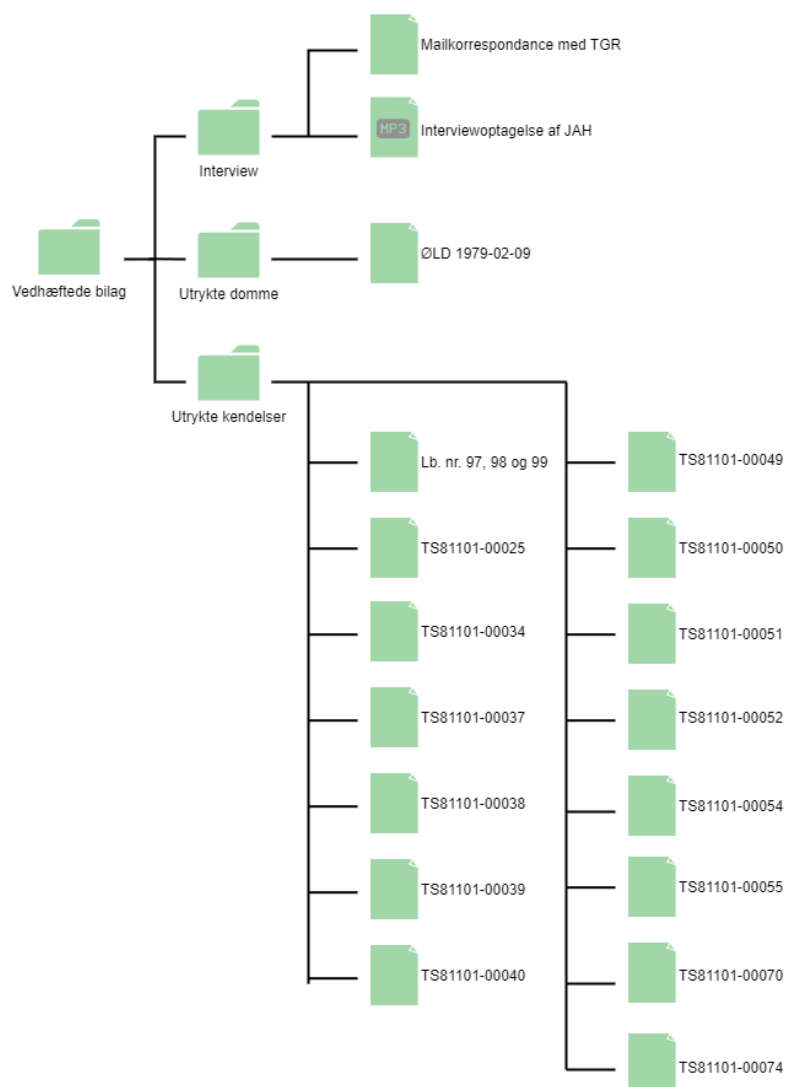
Erstatningen fastsat af Ekspropriationskommissionen skal forhøjes ifølge Taksationskommissionen. Taksationskommissionen vurderer at ejendommen ikke opfylder kravene til at blive totaleksproprieret, hvorfor denne påstand afvises. Dog forhøjes arealerstatningen efter Taksationskommissionens skøn til i alt 368.000 kr. Ydermere forhøjes ulempeerstatningen til 2.000.000 kr. grundet værdiforringelse og samtlige ulemper.

Fradrag for fordele

Ifølge Taksationskommissionen skal der ikke ske fradrag for fordele. Dette skyldes ejendommens anvendelsesmulighed og beliggenhed. Dette uddybes med at ejendommen er beliggende i et område med transporterhverv og ingen detailhandel, hvorfor “*en omdannelse til erhverv, der vil kunne have glæde af nærheden til letbanen ikke skønnes relevant i løbet af en kortere årrække*” [TS 81101-00080 s. 8]. Taksationskommissionen tildeler ejeren en samlet areal- og ulempeerstatning på 2.368.000 kr.

Vedhæftede bilag D

Den nedestående figur illustrer en oversigt af den vedhæftede zip-fil, hvilket er opbygget i et mappe format. Billaget indeholder de utrykte domme og kendelser, der er anvendt i projektets forskellige kapitler. Desuden kan der også findes en optagelsesfil af interviewet med JAH og mailkorrespondancen med TGR.



Figur D.1. Oversigt af den vedhæftede zip-fil