

MRF 2022.247

Højesterets dom af 15. november 2022, 2. afd., sag BS-48391/2021

(Poul Dahl Jensen, Lars Hjortnæs, Kurt Rasmussen, Kristian Korfits Nielsen og Ole Hasselgaard)

A (adv. Peter Bang) mod Banedanmark (adv. Louise Solvang Rasmussen)

Ophævet taksationskommissions afgørelse om, at ejer af 173 ha landbrugsejendom havde krav på fremrykket ekspropriation efter jernbanelovens § 33 som følge af, at ejendommen ville blive gennemskåret af en kommende jernbanelinje for højhastighedstog, da ejendommen ikke fandtes at være ramt særligt indgribende, idet det ville være muligt at fortsætte landbrugsdriften på en økonomisk forsvarlig måde, uanset at linjeføringen inden for de projekterede rammer ville besværliggøre driften.

Baggrunden for sagen var, at der i 2014 blev indgået et politisk forlig om at etablere højhastighedstog på strækninger mellem de største byer i Danmark. Dette betød bl.a., at den kommende linjeføring vil gennemskære A's 173 ha store landbrugsejendom, og at Banedanmark skulle ekspropriere mellem 12,5 ha og 14,3 ha af A's ejendom til jernbaneanlægget afhængigt af den senere valgte linjeføring. A anmodede på denne baggrund om forlods ekspropriation (fremrykket ekspropriation) efter jernbanelovens § 33, hvorefter en ejer, der berøres særlig indgribende af en projektering af en kommende jernbane, kan kræve ejendommen overtaget af Transportministeriet i særlige tilfælde, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Banedanmark afslog, at der var grundlag for forlods ekspropriation, og anførte, at selv om der forelå et særligt tilfælde, og ejendommen ikke kunne afhændes på normale vilkår, kunne indgrebet ikke anses for særlig indgribende, da landbrugsbedriften kunne opretholdes. Herefter indbragte A sagen for den statslige taksationskommission, der lagde til grund, at tre betingelser skal opfyldes, før der kan kræves forlods ekspropriation efter jernbaneloven, nemlig at ejendommen er ramt 'særlig indgribende', at der skal foreligge et 'særligt tilfælde', og at projektet hindrer, at ejendommen kan afsættes på normale vilkår. Med henvisning til linjeføringens væsentlige driftsmæssige ulemper fandt et flertal i taksationskommissionen, at betingelserne for forlods ekspropriation var opfyldt (se KFE 2019.1080).

Banedanmark indbragte afgørelsen for landsretten, der lagde til grund, at det ville være muligt at fortsætte landbrugsbedriften, selv om denne ville blive besværliggjort, og at A's ejendom derfor ikke var ramt særlig indgribende. A ankede til Højesteret, der med henvisning til forarbejderne lagde til grund, at overtagelsespligt efter jernbanelovens § 33 beror på en samlet vurdering, om en ejendom, der må forventes at blive delvist eksproprieret, berøres særlig indgribende, og at det ved landbrugsejendomme må indgå i en sådan samlet vurdering, om det vil være muligt at fortsætte landbrugsdriften på en økonomisk forsvarlig måde. Højesteret fremhævede herefter, at det i denne sag måtte lægges til grund, at jernbaneforbindelse ville omfatte ca. 7-8 % af ejendommens samlede areal på ca. 174 ha, og at Banedanmark i et notat fra 2017 havde fremsat forslag til erstatningsvej, der kunne begrænse linjeføringens negative virkninger på landbrugsdriften. Selv om linjeføringen ville besværliggøre landbrugsdriften, fandt Højesteret, at det måtte lægges til grund, at det ville være muligt at fortsætte landbrugsdriften på en økonomisk forsvarlig måde. Herefter fandt Højesteret, at de anførte ulemper ikke ville have en sådan karakter, at ejendommen blev berørt på en særlig indgribende måde, uanset fald i ejendommens herlighedsværdi og handelsværdi, og at ejendommens jagtudnyttelse blev forringet. Da A's ejendom herefter ikke fandtes berørt særlig indgribende, kunne A ikke kræve forlods ekspropriation efter jernbanelovens § 33.

Kommentar: *Dommen er i begrundet med forarbejderne, hvorefter det kun er i særlige tilfælde, at der kan kræves fremrykket ekspropriation, hvilket grundlæggende svarer til overtagelsespligten efter planlovens § 48 og dennes analogi, og præmisserne ligner landsrettens begrundelse for at afvise overtagelsespligt i U 2007.2012 Ø. Der er dog den principielle forskel, at det efter planlovens § 48 ikke er en udtrykkelig betingelse, at overtagelsespligten er begrænset til særlige tilfælde, og at der i*

MRF 2022.247

*Højesterets seneste dom lægges udtrykkelig vægt på, at Transportministeriet har peget på en mindre indgribende virkning ved en alternativ adgangsvej mellem A's to dele af ejendommen. Derimod ses dommen ikke at have inddraget de principielle overvejelser om betydningen af EMRK 1. tillægsprotokol, art. 1, som i **MRF 2021.213 Ø** førte til, at der blev statueret pligt til fremrykket ekspropriation, jf. herom Pagh og Haugsted: *Fast ejendom*, 4. udg., 2022, s. 775.*



VESTRE LANDSRET

DOM

afsagt den 26. november 2021

Sag BS-39955/2020-VLR
(12. afdeling)

Banedanmark
(advokat Louise Solvang Rasmussen)

mod

A
(advokat Uffe Baller)

Landsdommerne Stig Glent-Madsen, Hanne Aagaard og Niels Deichmann (kst.) har deltaget i sagens afgørelse.

Sagen er anlagt den 7. februar 2020 ved Københavns Byret og er ved kendelse af 17. april 2020 henvist til Retten i Horsens. Retten i Horsens har ved kendelse af 28. september 2020 henvist sagen til behandling ved landsretten i 1. instans efter retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sagen drejer sig om prøvelse af Taksationskommissionen for Nord- og Midtjyllands kendelse af 8. maj 2019, fremsendt til parterne den 20. august 2019, hvor A anmodning om forlods overtagelse af ejendommen beliggende Adr. 1, 8660 Skanderborg, blev imødekommet.

Påstande

Sagsøgeren, Banedanmark, har nedlagt påstand om, at sagsøgte, A, skal anerkende, at betingelserne for fremrykket ekspropriation efter § 33 i lov nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven) ikke er opfyldt, og at Banedanmark derfor ikke skal overtage ejendommen beliggende Adr. 1, 8660 Skanderborg.

A har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Af Taksationskommissionen for Nord- og Midtjyllands kendelse af 8. maj 2019 fremgår følgende:

"...

Indledende oplysninger

Sagen vedrører spørgsmålet, om ejeren er berettiget til at få sin ejendom forlods eksproprieret i anledning af jernbaneprojektet Ny bane Hovedgård-Hesselager.

Onsdag den 8. maj 2019, ca. kl. 09.00, samledes Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland på ^{Adr. 1}, 8660 Skanderborg. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden professor, dr. jur. Michael Hansen Jensen, ejendomskonsulent Eigil Holm Nielsen, godsejer Niels Jørgen Bønløkke, økonomikonsulent Erik Grenaa og landmand Niels Erik Borup Poulsen.

Som bistand for Taksationskommissionen mødte den ledende landinspektør ^B ved ^C.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland af lodsejer. Lodsejer, ^A var til stede med sine repræsentanter, planteavlskonsulent ^D og advokat Uffe Baller fra INTERLEX Advokater I/S.

Anlægsmyndigheden, Banedanmark, gav møde ved jurist ^E, projektleder ^F, projektsupporter ^G og deres repræsentant, advokat Louise Solvang Rasmussen fra Advokatfirmaet Poul Schmith, Kammeradvokaten I/S.

Protokollen blev ført af juridisk sekretær, fuldmægtig, cand. jur. ^H.

Sagens oplysninger

Ejendommen er en landbrugsejendom beliggende i landzone med et areal på 1.724.010 m², heraf udgør 36.000 m² fredskov og 17.617 m² vejareal. Ved den offentlige ejendomsvurdering pr. 1. oktober 2018 er ejendommen vurderet til 35.000.000 kr., heraf grundværdi på 9.896.300 kr. Ejendommens jorder er direkte matrikulært sammenhængende med undtagelse af matr.nr. ^x gård ¹, Hvilsted på 40.402 m². I det matrikulært sammenhængende areal er tre andre samlede faste ejendomme samt kommunevejen ^{Vejnavn 1} beliggende. Adgangen til offentlige vejnet fra ejendommens bygninger er til kommunevejen ^{Vejnavn 2}.

Via det offentlige vejnet er der vejadgang til ejendommens matr.nr. x gård 1 ,
Hvilsted med vejadgang fra kommunevejen Vejnavn 3 .

Den 14. januar 2014 indgik den daværende regering (S, SF og RV) sammen med Enhedslisten og Dansk Folkeparti aftale om "En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK". En del af aftalen omfatter "Timemodellen", der betyder, at der skal være 1 times rejsetid i tog mellem København og Odense, Odense og Aarhus, Odense og Esbjerg samt Aarhus og Aalborg.

Banedanmark traf den 20. december 2016 afgørelse om afslag på forlods overtageelse af ejendommen matr.nr. y gård 2 , Fruering. Afgørelsen blev af lodsejer indbragt til Trafik-, Bygnings- og Boligministeriet, som den 22. juni 2017 meddelte lodsejer afslag på forlods overtageelse af ejendommen. Den 30. juni 2017 indbragte lodsejer sagen for Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland. Den 12. december 2017 traf Ekspropriationskommissionen afgørelse i sagen og afviste lodsejers anmodning om forlods overtageelse af ejendommen. På dette tidspunkt var det Ekspropriationskommissionens opfattelse, at der ikke var flere klagemuligheder. I notat af 14. marts 2018 har lovkontoret i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet taget stilling til klageadgangen til Taksationskommissionerne ved fremrykket ekspropriation. I notatet fremgår det, at det er lovkontorets opfattelse, at Ekspropriationskommissionernes afgørelser om afslag på fremrykket ekspropriation kan påklages til Taksationskommissionerne. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland har ved brev af 17. april 2018 vejledt lodsejer om muligheden for at påklage afgørelsen af 12. december 2017 til Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland. Lodsejer har herefter påklaget afgørelsen til Taksationskommissionen.

Kommissionen besigtigede ejendommen. Parterne havde mulighed for at fremsætte deres synspunkter mundtligt for kommissionen.

Parternes påstande og synspunkter

Lodsejer, A , har ved sin repræsentant, advokat Uffe Baller, påstået ekspropriationskommissionens afgørelse ændret, således at ejendommen eksproprieres i sin helhed.

Lodsejer fremførte, at jernbaneanlæggets linjeføring og markvejens placering øst herfor intet ændrer ved det forhold, at ejendommen gennemskæres med den konsekvens, at den fremtidige drift vil give meget betydelige gener i forhold til nu med heraf følgende værditab, som er opgjort af ejendomsmægler I til 25.000.000 kr. svarende til en værdinedgang på ca. 40 % på grund af gennemskæringen.

Lodsejer fremførte, at jernbanelovens § 33 er en sjældent prøvet bestemmelse, hvor ejeren under helt særlige forhold kan søge om fremrykket ekspropriation. Det projekt, der blev visualiseret ude på kommissionens besigtigelse, har den fasthed, der skal til, for at Taksationskommissionen overhovedet kan prøve spørgsmålet. Der er flere mulige linjeføringer, men Taksationskommissionen skal se på den, der er mest indgribende for lodsejer. Ejendommen er karakteriseret ved at være en stor landbrugsejendom på 172 ha, ejendommen er særdeles velarronderet og nærmest firkantet. Ejendommens bygninger er placeret stort set i midten af ejendommen, og ejendommen har den fordel, at der foreligger en aftale om aftagelse af spildevand fra det nærliggende mejeri.

Lodsejer fremførte, at han har helbredsmæssige udfordringer. Lodsejer fremlagde dokument med beskrivelse af helbredsmæssige udfordringer og sygdomsforløb. Han har arbejdet, siden han var 16 år. Han vil gerne sælge gården.

Lodsejer fremførte, at de tre betingelser i jernbanelovens § 33 skal ses i sammenhæng, så man kan ikke vurdere, om indgrebet er særligt indgribende uden samtidig at skele til, hvordan indgrebet påvirker muligheden for at sælge ejendommen på normale vilkår. Når ejendommens pris i handel og vandel falder med 25.000.000 kr., er der tale om, at indgrebet er særligt indgribende for ejendommen. Ejendommens pris falder med ca. 40 %, hvilket fastslås af to af hinanden uafhængige erklæringer. Der kan ikke ske en så væsentlig værdiforringelse af ejendommen, der gøres nærmest usælgelig, uden at der er tale om et særligt indgribende indgreb. Når ejendommen mister ha, kan der tilføres mindre spildevand fra det nærliggende mejeri, hvilket betyder, at indtægten falder, og mejeriet vil miste interessen for aftalen. Uanset at der etableres en alternativ markvej, vil vejen blive forlænget og dermed fordyret. Herudover bliver transporten besværliggjort. Anlæggelsen af en markvej råder ikke bod på de ulemper, der opstår. Markvejen vil også inddrage dyrkbart areal, hvilket medfører yderligere tab i produktionen. Ejendommen kan ikke afhændes, og den kan slet ikke afhændes på normale vilkår.

Lodsejer fremførte, at den fremlagte vurderingsrapport er meget grundig og omtaler både størrelse og sammensætning. Man kan ikke skille jord og produktion fra hinanden. Svin laver gylle, som man skal af med, og det skal man bruge areal til.

Lodsejer fremførte, at Banedanmark i afslaget af 23. november 2016 anfører, at vilkåret for særlige tilfælde er opfyldt, hvorfor det undrer, at Banedanmark i bemærkningerne af 24. marts 2017 siger det modsatte. Baggrunden for fragåelse af tilsagnet i afslaget af 23. november 2016 hviler på et forkert faktisk og retligt grundlag. Det er en fejl fra Banedanmarks side at ophøje en eksemplifikation til en egentlig betingelse for en forlods ekspropriation. Der kan ikke sluttes modsætningsvis fra, at den her foreliggende situation ikke måtte være omfattet af ek-

semplifikationen, hvis andre momenter taler for forlods ekspropriation. Der er de facto et indtægtstab i den foreliggende situation, hvilket fremgår af erklæringen fra konsulent ^D. Gennemskæringen medfører mange ekstra transporter med heraf følgende omkostninger til mandskab, brændstof og slitage på maskiner. Disse merudgifter er ensbetydende med et tilsvarende indtægtstab, der samtidig forringer ejendommens handelsværdi. Banedanmark har selv erkendt de udfordringer og gener, dette giver, i deres afgørelse af 20. december 2016.

Lodsejer fremførte, at baggrunden for Banedanmarks bemærkninger om, at der ikke lides et indtægtstab skyldes, at svineproduktionen produceres med god effektivitet. Det overses, at jernbaneindgrebet primært berører markdriften.

Lodsejer henviste til bemærkninger i loven om, at forventede prisændringer ikke i sig selv kan anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens. Disse forventede prisændringer går på konjunkturændringer men ikke på prisændringer, som skyldes det kommende anlæg.

Lodsejer fremførte, at også vedrørende betingelsen "særligt indgribende" har Banedanmark en forkert retsanvendelse, idet man lader spørgsmålet om risikoen for en totalekspropriation være eneføgende for, om der kan ske forlods ekspropriation eller ej. Det er for det første vanskeligt på nuværende tidspunkt at forholde sig til, om der vil ske en totalekspropriation eller ej. Der foreligger ikke oplysninger, der danner grundlag for stillingtagen hertil. Det er ikke meningen med loven, at klageinstansen for spørgsmålet om forlods overtagelse skal forholde sig hertil. Det ville indebære, at der indirekte skulle træffes en afgørelse herom på et ufuldstændigt grundlag. Dette spørgsmål er ikke eneføgende for gennemførelse af forlods ekspropriation, idet der indgår andre elementer i vurderingen heraf, særligt anlæggets betydning for den fremtidige drift. Banedanmark ophøjer en eksemplifikation i bemærkningerne til en absolut betingelse for forlods ekspropriation.

Lodsejer fremførte, at i den endelige afgørelse af 20. december 2016 erkender Banedanmark, at gennemskæringen vil være en udfordring for den fremtidige drift og vil påføre denne store gener, men Banedanmark fastholder alligevel afslaget med henvisning til, at der nu agtes etableret en erstatningsmarkvej. Denne markvej vil ingen forskel gøre i relation til den fremtidige drift og de gener, som gennemskæringen vil påføre ejendommen.

Lodsejer fremførte, at af de i alt 37 overtagne ejendomme er 5 noteret som landbrug, men ingen af dem kan tilnærmelsesvis sammenlignes med denne ejendom, hvor der er tale om et stort produktionslandbrug, der vil blive skåret midt over af anlægget. I de 5 sager er der tale om mindre landbrug, herunder fritidslandbrug, og gennemskæringerne er ikke tilnærmelsesvis nær så indgribende som her.

Lodsejer fremførte, at Banedanmark har en vilkårlig sagsbehandling. Det er forkert retsanvendelse, når Banedanmark ophøjer eksempler til egentlige betingelser for en forlods overtagelse af ejendommen. Det er faktisk vildledende, når Banedanmark anvender den veldrevne svineproduktion som dokumentation for, at der ikke er noget indtægtstab, idet det herved overses, at gennemskæringen primært påvirker markdriften. Den veldrevne svineproduktion påvirkes ikke direkte af gennemskæringen men giver en afledt effekt for markdriften. De høje produktionstal medfører et øget behov for gyllekørsler, hvorved omkostningerne øges i markdriften efter gennemskæringen med heraf tilsvarende indtægtstab, der kapitaliseret også medfører et værditab på ejendommen bl.a. med den konsekvens, at ejendommens pantthaver som følge af gennemskæringen går fra at være sikret inden for handelsværdien til nu delvist at ligge uden for denne. Banedanmark forudsætter, at anlægget ikke er politisk vedtaget, selvom der foreligger en anlægslov. Banedanmark har en pligt til at behandle lige tilfælde ens, men det forekommer åbenbart, at der foreligger et retsbrud fra Banedanmarks side i forhold til lighedsgrundsætningen. Den eneste grund til, at Banedanmark ikke vil købe denne ejendom er, at den er meget dyr. Banedanmark har fremført, at der skal være en betydelig risiko for, at ejendommen på et senere tidspunkt vil blive totaleksproprieret. Dette er ikke korrekt, og det er et krav, Banedanmark selv har opfundet.

Lodsejer fremførte, at han, som ejendommen er nu, kan køre al sin interne kørsel relateret til driften på egne veje. Det er en stor fordel. Han kan køre alt gylle ud via egne veje, og han kan køre alt korn hjem uden at komme på offentlig vej. Det er en meget trafikeret offentlig vej, og trafikken bliver kun værre. Imellem kl. 06.00 og kl. 08.00 er det svært at komme ud på vejen. Han skal krydse begge vejbaner, fordi han skal dreje til venstre. Han modtager ca. 55.000 m³ spildevand årligt. Mængden er proportional med arealets størrelse. Hvis jernbanen bliver anlagt kan han ikke lægge en pumpeledning under jernbanen. Hvis jernbanen anlægges, bliver arealet for lille til at modtage spildevandet. Det er meget ødelæggende for produktionen. Han modtager både spildevand og betaling for at modtage spildevandet. Det er en ren win-win situation. Vand bliver vigtigere og vigtigere. Der bliver ikke kørt gylle på de arealer, hvor der udledes spildevand.

Anlægsmyndigheden, Banedanmark, har ved deres repræsentant, advokat Louise Solvang Rasmussen, påstået ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden fremførte, at sagen udspringer af jernbaneprojektet Ny bane Hovedgård-Hesselager, som blev vedtaget ved et politisk forlig den 14. januar 2014. Strækningen er en del af det samlede projekt vedrørende etablering af en ny jernbanestrækning på ca. 23-24 km mellem Horsens og Aarhus, som er en forudsætning for at kunne reducere rejsetiden mellem Odense og Aarhus til en time. Anlægsmyndigheden fremførte, at når man kører med højhastighedstog, der kø-

rer 250 km/t, er der skrappe regler for, hvor skarpe kurver, jernbanen må have. Det sætter en begrænsning for, hvor meget hensyn der kan tages til de enkelte lodsejere.

Anlægsmyndigheden fremførte, at der i en forundersøgelse, der er udarbejdet af Trafikstyrelsen, er udarbejdet 2 løsningsforslag til linjeføringen i en korridor omkring Solbjerg. Banedanmark har i den første høringsperiode modtaget et forslag til en linjeføring mellem Hovedgård og Gjesing. Forslaget blev taget med som et alternativ i det videre arbejde. Den endelige linjeføring for hele projektet er ikke fastlagt. Denne fastlægges ved politisk beslutning efter gennemførelse af VVM. VVM-redegørelse har været i høring frem til februar 2018, og resultaterne af VVM-processen i form af beslutningsgrundlag, høringsnotat og endelig VVM-rapport er udarbejdet. Der er på nuværende tidspunkt ikke truffet beslutning om projektets gennemførelse og ej heller om linjeføring.

Anlægsmyndigheden fremførte, at de tre foreslåede linjeføringer for jernbaneprojektets gennemførelse alle krydser igennem ^{gård 2} Gods' matrikler øst for hovedejendommen. Den linjeføring, der ligger tættest på lodsejers ejendom, er den vestlige linjeføring, som løber ca. 63 m fra et skur, der findes øst for siloerne, og ca. 220 m fra beboelsesbygningen. Jernbanen uden for skuret ligger i terræn, men længere mod syd og mod nord vil jernbanen ligge i afgravning med en dybde på ca. 15 m. Den vestlige og centrale linjeføring vil indebære, at ca. 13,6 ha af ejendommens jord skal eksproprieres. Den østlige linjeføring vil indebære, at ca. 12,1 ha af ejendommens jord skal eksproprieres. En gennemførelse af den østlige linjeføring indebærer også, at der skal placeres et regnvandsbassin på ca. 0,75 ha umiddelbart vest for jernbanen og nord for klagers ejendom. Det areal, der skal bruges til jernbanen og placering af et regnvandsbassin vil udgøre mellem 12,5 ha og 14,3 ha.

Anlægsmyndigheden fremførte, at Banedanmark i visse tilfælde kan imødekomme ansøgning om fremrykket ekspropriation af ejendomme, som forventes berørt særligt indgribende af et fremtidigt projekt. Dette er reguleret af jernbanelovens § 33. Jernbanelovens § 33 er en udvidelse i forhold til den normale situation. Ved afgørelse af 20. december 2016 meddelte Banedanmark afslag på lodsejers anmodning om fremrykket ekspropriation, da ikke alle betingelserne i jernbanelovens § 33 er opfyldt. Betingelsen om, at jernbaneprojektet skal berøre ejendommen særligt indgribende er ikke opfyldt. Det fremgår meget klart af forarbejderne til jernbanelovens § 33, at alle tre betingelser skal være opfyldt. Der skal altså tages stilling til alle tre betingelser, og der skal vurderes på alle tre betingelser. Det er vigtigt at holde fast i, at driften på nærværende ejendom kan oprettholdes, selvom ejendommen gennemskæres. Der er intet i sagen, som peger på, at man ikke kan drive ejendommen, når jernbanen er etableret. Betingelsen om, at indgrebet skal være særligt indgribende, er ikke opfyldt i denne sag.

Anlægsmyndigheden fremførte, at det fremgår af Banedanmarks afgørelse, at der etableres en erstatningsvej for at imødekomme lodsejers kørselsbehov for så vidt angår spredning af gylle på ejendommens marker. Banedanmarks afgørelse blev indbragt for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der ved afgørelse af 22. juni 2017 stadfæstede Banedanmarks afgørelse. Ved brev af 30. juni 2017 anmodede lodsejer Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland om forlods ekspropriation af ejendommen, hvilket blev afvist ved afgørelse af 12. december 2017. Ekspropriationskommissionen har lagt afgørende vægt på afstanden fra den vestlige linjeføring til klagers beboelsesbygninger, og at ejendommens arealer fortsat vil kunne benyttes i et ikke ubetydeligt omfang. Ekspropriationskommissionen har ligeledes lagt vægt på, at der ved detailprojekteringen vil blive projekteret en erstatningsvej, således at kravet om fornøden vejadgang efter vejlovens § 48, stk. 2 er opfyldt.

Anlægsmyndigheden fremførte, at eftersom ejendommen ikke vil blive berørt særligt indgribende af jernbaneprojektet, er betingelserne i jernbanelovens § 33 ikke opfyldt. Banedanmarks afgørelse er tiltrådt af både Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt Ekspropriationskommissionen. Der er derfor ikke grundlag for, at Taksationskommissionen kan nå til et andet resultat. Det fremgår af forarbejderne til jernbaneloven, at der ved betingelsen særligt indgribende, sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Betingelsen kan også anses for opfyldt, selv om jernbaneprojektet alene forventes at medføre en delvis ekspropriation, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktiviteternes gennemførelse. Det indebærer imidlertid, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang. I denne sag forventes jernbaneprojektet ikke at medføre hverken en delekspropriation eller ulemper i betydeligt omfang. Jernbaneprojektets potentielle linjeføringer vil alene medføre et behov for ekspropriation af mindre end 10 % af den samlede ejendom, og den linjeføring, der vil komme tættest på ejendommen, vil forløbe i en afstand på ca. 220 m fra beboelsesbygningen.

Anlægsmyndigheden fremførte, at det vil være muligt at videreføre ejendommens drift også efter eventuelt anlæg af den nye jernbanestrækning. At projektet forventeligt vil medføre ændrede kørselsforhold på ejendommen, kan ikke føre til, at ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde. Det skal særligt fremhæves, at der ved detailprojekteringen i samråd med lodsejer vil blive etableret en erstatningsvej, så lodsejers krav på fornøden vejadgang opretholdes. Der vil således også efter jernbanens etablering være adgang til alle ejendommens marker, uanset at ejendommen i et vist omfang gennemskæres af den nye jernbane. Ved gennemførelse af større anlægsprojekter er det almindelig praksis, at ulemper forbundet med gennemskæring søges afhjulpet ved omfordeling af jordlodder. Der er stor sandsynlighed for, at de med jernbaneprojektet skitserede ulemper forbundet med gennemskæring vil få et væsentligt mindre

omfang end lagt til grund af lodsejer. Banedanmark er desuden ikke enig med lodsejer i, at aftalen om modtagelse af spildevand på markerne vil bortfalde som følge af jernbaneprojektet, og at lodsejer derved mister en indtægt på ca. 500.000 kr. årligt. I detailprojekteringen vil det således være muligt at projektere omlægning af ledninger med henblik på at bibeholde denne mulighed. Hvis det viser sig, at sådanne omlægninger ikke er en mulighed, vil lodsejers mistede indtægt og eventuelle andre ulemper forbundet hermed kunne rejses som et selvstændigt erstatningskrav, som vil blive bedømt af de takserende myndigheder. Dette gælder også for lodsejers synspunkter om mistet jagtret, mistet herlighedsværdi mv. Krav i anledning af jernbaneprojektets gennemskæring, som eventuelt ikke kan afhjælpes ved f.eks. jordfordeling og etablering af erstatningsveje vil også blive påkendt i denne forbindelse.

Anlægsmyndigheden bestred, at det forhold, at ejendommen ikke kan sælges på normale vilkår, er udtryk for, at ejendommen derved berøres særligt indgribende. Hvis lodsejer får medhold i dette synspunkt vil det være i direkte modstrid med lovens betingelser for fremrykket ekspropriation. En eventuel nedgang i ejendommens værdi er ikke i sig selv tilstrækkelig til at opfylde betingelsen om særligt indgribende. En nedgang i ejendommens værdi er imidlertid et forhold, der kan bedømmes og indgå ved erstatningsfastsættelse med de ordinære ekspropriationsforretninger.

Taksationskommissionens bemærkninger og afgørelse

Det spørgsmål, Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland skal tage stilling til, er, hvorvidt betingelserne i jernbanelovens § 33 er opfyldte, og om ejendommen beliggende ^{Adr. 1} , 8660 Skanderborg, skal forlods eksproprieres.

Hjemlen til forlods overtagelse i forbindelse med projektering eller anlæg af nye statslige jernbaneanlæg fremgår af jernbanelovens § 33, som har følgende ordlyd:

"§ 33 Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af nye statslige baneanlæg eller ændring af eksisterende statslige baneanlæg, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

...

Taksationskommissionen for Nord- og Midtjylland finder, at de tre betingelser i jernbanelovens § 33 er kumulative, og at alle tre betingelser skal være opfyldt særskilt for at bestemmelsen kan finde anvendelse.

Taksationskommissionen finder, at betingelsen om, at der skal foreligge et *"særligt tilfælde"* er opfyldt henset til lodsejers alder og sygdomshistorik.

Ligeledes finder taksationskommissionen, at betingelsen om, at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår er opfyldt. Kommissionen har lagt særlig vægt på de af lodsejeren fremlagte erklæringer fra ejendomsmægler ¹

Spørgsmålet er herefter, om den sidste betingelse om, at ejendommen bliver berørt særligt indgribende af anlægget, er opfyldt.

Taksationskommissionen finder, at der på den ene side må lægges vægt på, at ejendommen, der har karakter af en liebhaverejendom, vil miste en del af sin herlighedsværdi, at ejendommen ikke længere vil være nær så velarronderet som følge af dens deling i to nogenlunde lige store stykker, og at gennemskæringen vil medføre væsentlige driftsmæssige ulemper. Det bemærkes, at en ekspropriation i overensstemmelse med den mest indgribende linjeføring med sikkerhed vil medføre et meget betydeligt tab, som ejeren vil kunne kræve erstattet.

På den anden side må der også lægges vægt på, at det kun er en mindre del af ejendommens samlede areal, der kan forventes eksproprieret, at der vil blive anlagt en erstatningsmarkvej efter nærmere aftale med lodsejer, og at det vil være muligt at fortsætte driften af ejendommen, selvom der etableres en jernbane tværs over ejendommen.

Et flertal af taksationskommissionen bestående af Michael Hansen Jensen, Niels Jørgen Bønneløkke, Erik Grenaa og Niels Erik Borup Poulsen finder efter en samlet vurdering af de anførte omstændigheder, at ejendommen berøres særligt indgribende. Disse medlemmer af kommissionen har også tillagt det betydning, at ejendommens handelsværdi må antages at være faldet med et beløb på ikke under 5 mio. kr., og at dette forhold i lyset af formålet med jernbanelovens § 33, stk. 1, må indgå i den samlede vurdering af, om ejendommen er berørt særligt indgribende.

Et mindretal af taksationskommissionen bestående af Eigil Holm Nielsen finder efter en samlet vurdering, at ejendommen ikke berøres særligt indgribende. Medlemmet bemærker herved, at det efter dettes opfattelse ikke er tilstrækkeligt sandsynliggjort, at ejendommen mister herlighedsværdi i et sådant omfang, at dette medfører, at ejendommen berøres særligt indgribende.

Taksationskommissionens afgørelse er foruden jernbanelovens § 33, stk. 1, truffet i henhold til § 19, § 22 og § 29 i lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Taksationskommissionens kendelse kan ikke påklages til højere administrativ myndighed. Er en part utilfreds med Taksationskommissionens afgørelse, kan sagen indbringes for de almindelige domstole, jf. herved § 26 i lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvorefter en sag om erstatning skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at Taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Herefter bestemmes:

Anmodning om forlods overtagelse af ovennævnte ejendom efter jernbanelovens § 33, stk. 1, imødekommes.

..."

Parterne har også for landsretten været enige om, at betingelserne i jernbanelovens § 33, stk. 1, om at der foreligger et "særligt tilfælde", samt at "ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår", er opfyldt. Tvisten angår derfor alene spørgsmålet om, hvorvidt betingelsen om, at ejendommen "berøres særlig indgribende" af jernbaneprojektet, ligeledes er opfyldt.

På et kortbilag, der er udfærdiget af Banedanmark, er den del af jernbaneprojektet, der berører ^A ejendom, illustreret således:



Der blev i 1981 med Tholstrups Osterier (nu Arla Foods) indgået en overenskomst vedrørende udspøjtning af mejerispildevand på ejendommen. Det fremgår, at der i 2016 blev modtaget ca. 56.000 m³ spildevand, som gav en indtægt på ca. 506.000 kr.

Den 13. september 2016 skrev ejendomsmægler J således til A
:

"...

Jeg har fået forelagt placering af de 3 projektløsninger vedr. "Ny bane fra Hovedgård-Hasselager" på " gård 2 " Adr. 1 , 8660 Skanderborg.

Jeg er blevet bedt om at vurdere, hvorvidt ejendommen kan afhændes på normale vilkår med projekterne for ny højhastighedsjernbane på ejendommen.

De 3 projektforslag, og i høj grad de 2 vestligste forslag, som også ligger tæt på ejendommens bygninger, berører og gennemskærer ejendommens jordarealer på en meget indgribende måde og medfører, at ejendommen nærmest vil være usælgelig uden et stort værditab til følge, bl.a. på grund af de 2 vestlige forslag, der ligger tæt på bygningsparcellen, men ikke mindst på grund af, at ejendommen jordarealer bliver gennemskåret af jernbanen, og derved ødelægges helheden i " gård 2 "

Hvis der alligevel gennemføres et salg med de 3 projektforslag "hængende" over ejendommen, vil det efter min bedste faglige vurdering betyde et prisnedslag på minimum 30 til 40 % i forhold til den markedspris, som jeg vurderer, at ejendommen har på nuværende tidspunkt.

Den projekterede jernbane Hovedgård – Hesselager vil derfor uden tvivl medføre, at ejendommen ikke kan sælges på normale vilkår.
..."

Af Banedanmarks afgørelse af 20. december 2016 fremgår følgende vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt ejendommen "berøres særlig indgribende" af jernbaneprojektet:

"...

Særligt indgribende

På nuværende tidspunkt er der på din matrikel vist at alle tre linjeføringer for den nye bane Hovedgård-Hasselager. Såfremt projektet besluttet vil der kun blive valgt en af linjeføringerne.

Efter dit svar på partshøringen har Banedanmark lavet en ny beregning af linjeføringens indvirkning på din ejendom. I din partshøring henviser du til, at din ejendom inklusiv tilknyttede matrikler har et grundareal på ca. 174 ha.

Den linjeføring, der på ligger tættest på din ejendom er vestlige linjeføring. Denne ligger på nuværende tidspunkt ca. 63 meter fra det skur, der findes øst for siloerne og ca. 220 meter fra din beboelsesbygning.

Jernbanen udenfor skuret ligger i terræn, men vil lidt længere mod syd og mod nord ligge i afgravning med en dybde på ca. 15 meter.

De tre foreslåede linjeføringer krydser alle gennem Godset ^{gård 2} matrikler øst for hovedejendommen. Den vestlige og centrale linjeføring vil have behov for, at ca. 13,6 ha af ejendommens jord eksproprieres, hvilket svarer til ca. 7,7% af det samlede areal. Den østlige linjeføring vil have behov for, at ca. 12,1 ha eksproprieres, hvilket svarer til ca. 6,9%. Endvidere placeres et regnvandsbassin lige vest for banen og nord for din ejendom. Størrelsen af dette regnvandsbassin er ca. 0,75 ha.

Ud fra nye beregninger vil banens areal inklusiv regnvandsbassin udgøre mellem 12,5 ha og 14,3 ha, hvilket udgør ca. 7-8% af det samlede areal.

Banedanmark anerkender den udfordring, der vil være, såfremt du ikke kan køre gylle ud på markerne via din markvej. Banedanmark anerkender ligeledes de store gener, der vil være, såfremt færdslen med gylletankene skal foregå gennem de to landsbyer Torrild og Hvilsted. Banedanmark vil derfor i den videre detailprojektering, der kommer til at foregå såfremt projektet bliver besluttet, sørge for at etablere en erstatningsmarkvej til dig, så du kan opretholde din miljøgodkendelse og dermed også kan opretholde den nuværende drift af godset. Banedanmark vil derfor tage kontakt til dig i detailprojekteringen for at få tilrettelagt, hvor en sådan markvej kan etableres mest hensigtsmæssigt.

Banedanmark vurderer på baggrund af ovenstående, at vilkåret om særligt indgribende er ikke til stede.

..."

Den 5. januar 2017 påklagede advokat Uffe Baller på vegne af ^A
Banedanmarks afgørelse til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Planteavlskonsulent ^D afgav den 19. februar 2017 følgende udtalelse til advokat Uffe Baller til brug for klagesagen:

"...

Udtalelse om konsekvenser af en eventuel jernbane gennem gård 2 area-ler, er udarbejdet på baggrund af indgående kendskab til bedriftens forhold, da jeg gennem en årrække har bidraget med rådgivning om plantefaglige spørgsmål på ejendommen.

Ejendommen gård 2 er en velarronderet Proprietærgård. Det er en særlig kvalitet ved ejendommen at jorden, der er af god bonitet, er samlet lige omkring ejendommens bygningsanlæg. Bygningssættet er placeret midt i jordtilliggende, hvilket dels giver den kortest mulige afstand til alle marker, dels giver ejendommen et herskabeligt præg.

Hovedparten af ejendommens marker kan nås ved transport på egne markveje. Fordelen ved dette er, at der kan køres med maskiner i arbejdstilstand fra maskinhus til mark og fra mark til mark. Maskiner skal således ikke ændres til transporttilstand ved sammenklapning, afmontering af skærbord og lignende. Ligeledes er det muligt at køre med fuldt lastet gyllevogn, direkte fra gylletank til mark. Gyllevognen er ved maksimal læsset tilstand for tung til lovligt at køre på offentlig vej.

gård 2 har for området at betragte, store reelle vel arrondere marker. Især markerne øst for ejendommen, der udgør ca. 60 ha. er nemme at dyrke, grundet form og størrelse. En gennemsnitsstørrelse på marker på 20 ha er absolut et plus.

gård 2 har en særaftale med udsprinkling af mejerispildevand fra det nærliggende mejeri. Der modtages vederlag for modtagelsen af spildevandet. Spildevandet har en næringsværdi, men også muligheden for at vande afgrøderne har i nogle år stor betydning for dyrkningssikkerheden. Det er primært de 3 store marker øst for ejendommen der anvendes til udsprinkling. Dette skyldes de særlige forhold omkring form og størrelse som tidligere nævnt, men også at de for største delens vedkommende er plane, hvilket er en forudsætning for tilladelsen til udsprinkling.

gård 2 har en særdeles høj jagtværdi. Dette skyldes blandt andet arealets størrelse og det at arealet er sammenhængende.

Af vedlagte kort fremgår markernes placering, placering af markveje og den forventede linjeføring af ny jernbane. Det er åbent lyst meget indgribende i driften af en ejendom, at den skæres over i to dele

Ved gennemførelsen af den planlagte jernbane vil en stor del af det, der gør gård 2 til en særlig attraktiv ejendom gå tabt. Uanset om der etableres alternativ markvej, vil adgangen til ejendommens marker blive besværliggjort og forlænget. Der kan regnes med 2-3 transporter pr ha pr år med jordbehandlingsredskaber, såmaskine, gødningsspreder, gyllevogn, marksprøjte, mejetærsker, korn-

vogn, halmpresser, halmvogn. Det er altså 120 til 180 transport ekstra på offentlig vej og 120 til 180 transporter der vil tage længere tid.

Det er vigtigt at være opmærksom på at landbrugsmaskiner ofte sviner når de kører ud på offentlig vej. Dette er dels en gene for andre trafikanter, men det er også en merudgift og ekstra arbejde for landmanden at skulle holde vejen ren, under og efter kørsel i marken.

Det er ikke muligt at afgøre hvor meget ekstra tid, der skal anvendes på transport. Et kvalificeret bud er 5-10 min pr transport i gennemsnit. Transporter hvor der skal ryddes op på offentligvej eller ændres på maskinindstillinger kan være af større varighed. Samlet er det et ekstra tidsforbrug på ca. 10 til 20 timer pr år ved den planlagte linjeføring.

Ved etablering af ny jernbane vil markernes størrelse blive minimeret og samtidig er der risiko for at dyrkningen bliver besværliggjort eller umuliggjort pga markernes nye form. Kiler og hjørner i marker giver mere overlap af gødskning og planteværn, og det er forbundet med væsentlig større omkostninger at drive en mark med kiler, end et regulært firkantet stykke. Ulemperne ved dette kan ikke afgøres før den endelige udformning af jernbanen er fastlagt, men mindre marker er under alle omstændigheder mere tidskrævende at dyrke pr arealenhed og derfor en dårligere forretning.

Aftalen om modtagelse af spildevand fra mejeri forventes ikke at kunne oprettholdes ved gennemførelse af den planlagte jernbane. Det er markerne øst for jernbanen der har tilladelse til udsprinkling, da disse marker er flade. Arealerne vil som følge af den planlagte jernbane blive reduceret. Der kræves ca. 60 ha til udspredding, da der modtages ca. 60.000 m³ spildevand årligt, og der maksimalt må udsprinkles 1000 m³ pr ha. Med den planlagte jernbane, vurderes det at der kun er 40 ha tilbage der er egnede til udsprinkling. Mejeriet er beliggende vest for jernbanen. Selv en delvis udnyttelse af mejerispildevand kræver at rør føres under den nye jernbane. Det forventes ikke at der vil kunne opnås godkendelse til udsprinkling af mejerispildevand på andre af ^{gård 2} jorde.

Den jagtmæssige værdi vil ved en opdeling ligeledes være væsentligt forringet. Dyrenes fri passage er afgørende for en god jagt, og netop denne vil blive reduceret eller helt umuliggjort med den planlagte jernbane
..."

Til brug for klagesagen anmodede advokat Uffe Baller endvidere ejendoms-
mægler ¹ om at vurdere "ejendommenes markedsværdi på
kontantbasis og på normale handelsbetingelser som going concern med en
salgsperiode på 6-12 måneder før og efter den påtænkte gennemskæring af jer-

nbanen". Af ejendomsmægler
marts 2017 fremgår følgende:

I

vurderingsrapport af 6.

"...

Konklusion:

gård 2 med tilhørende skov har med sin beliggenhed en betydelig herlighedsværdi.

Sammen med de øvrige ejendomme, som tilhører bedriften, er der tale om en fremtidssikret bedrift, hvor markdriften udgår fra gård 2 .

Gården er på alt 172,4 ha, hvoraf ca. 150 ha er agerjord, som er beliggende tæt på gårdens bygninger i store gode marker.

Svineproduktionen foregår i moderne og tidssvarende bygninger, og der produceres med god effektivitet.

Den markante hovedbygning fra 1700-tallet udgør sammen med det øvrige gårdanlæg en særdeles velholdt og attraktiv ejendom.

Driftsbygningerne indgår alle på praktisk vis i gårdens drift. Gården er yderst velholdt og fremtræder særdeles veldrevet.

Der er derfor tale om en meget attraktiv gård, som med en beliggenhed mellem Skanderborg og Odder vil kunne finde stærke købere.

Såfremt linjeføringen af jernbanen mellem Århus og Horsens gennemføres, se bilag til vurderingen, vil der ske væsentlige indskrænkninger i gårdens drift.

Der tænkes specielt på:

- Afgivelse af areal til banen
- Afskæring af ca. 60 ha agerjord fra hovedejendom – ejendommen er i dag velarronderet, og efter anlæggelse af banen vil der være adskillige marker, som bliver skrårårede og defigurerede
- Uhensigtsmæssig arrondering af de gennemskårne marker
- Vanskelige transportveje
- Udvikling af landbruget vanskeliggøres, da ejendommen bliver "lukket inde" mellem banen og de store landeveje Skanderborg-Odder og Århus-Horsens
- Attraktiv aftale om udspreddning af procesvand vil ikke kunne opretholdes
- Jagten vil blive væsentlig forringet på grund af, at jernbanen vil hindre fri bevægelighed for vildt og jægere og til fare for jagthunde. En jagtlejeindtægt på i dag 110.000 p.a. ved salg af dagsjagter vil ikke kunne opretholdes i denne form.

Herudover sker der en betydelig nedgang i gårdens herlighedsværdier som følge af, at jernbanen gennemskærer jorden i umiddelbar nærhed af hovedbygning og øvrige boliger.

Anlæggelse af en markvej som foreslået af Banedanmark vil på ingen måde råde bod på disse forhold.

Undertegnede er bekendt med rapport udarbejdet af bedriftens planteavlskonsulent. Jeg er enig i rapportens konklusioner.

Ejendommen vil yderst vanskeligt – eller slet ikke – kunne omsættes på ejendomsmarkedet nu, hvor der foreligger en plan om banegennemskæring. Erfaringer fra motorvejsbyggerier f.eks. Vejle-Herning og Aarhus-Herning samt ved andre store anlægsarbejder er, at ingen vil interessere sig for ejendomme, som er berørt heraf, før arbejdet rent faktisk er udført, og man ved selvsyn kan se, hvad det er, man køber. Medmindre – naturligvis – ejendommen er *meget* billig. I praksis er mange salg blevet trukket tilbage eller ikke igangsat på grund af denne problematik.

Vurdering:

Efter den foran anførte beskrivelse, kan gård 2 som going concern uden hensyn til banegennemskæringen ansættes til:

Kr. 62.450.000 kontant

med følgende fordeling af vurderingssummen:

...	
I alt fast ejendom	Kr. 49.150.000
Besætning	Kr. 3.300.000
...	
Værdi processpildevandskontrakt 500.000 kr./år kapitaliseret ...	<u>Kr. 10.000.000</u>
I alt	Kr. 62.450.000

...

Vurdering efter banegennemskæring:

Her er regnet med, at der skal afstås 13 ha agerjord til baneanlæg.

...

I alt fast ejendom	Kr. 35.150.000
Besætning	Kr. 3.300.000

...		
Værdi processpildevandskontrakt	Kr.	0
Mistet salg af dagsjagter, -50% ...	<u>Kr.</u>	<u>-1.000.000</u>
I alt	Kr.	37.450.000

Til værdien på de 37.450.000 kr. skal lægges erstatning på 13 ha x 180.000 kr./ha = 2.340.000 kr., så den samlede pris inkl. erstatning bliver på 39.790.000 kr.

..."

Af et notat af 14. juni 2017, der er udarbejdet af Banedanmark, fremgår følgende:

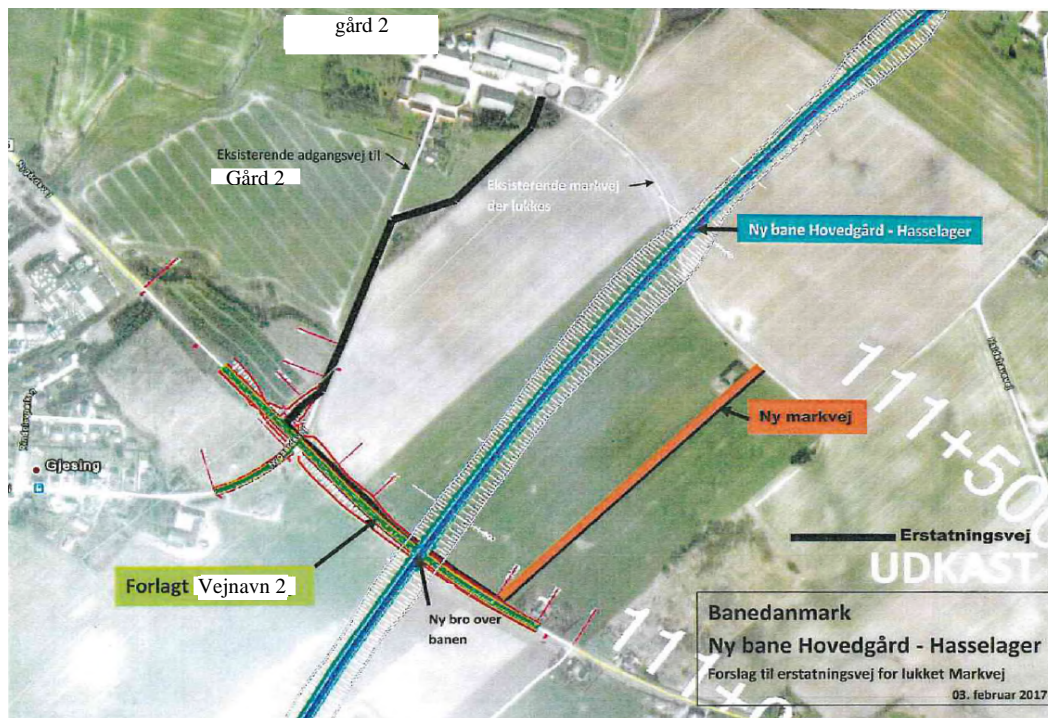
"...

Svar på departementets henvendelse vedr. klage over Banedanmarks afslag på fremrykket ekspropriation af gård 2

...

Beskrivelse

Som erstatningsvej for den afbrudte markvej foreslås at anvende ejendommens eksisterende adgangsvej ned til Vejnavn 2 I forbindelse med Hovedgaard-Hasselager projektet forlægges Vejnavn 2 og der etableres en bro hen over banen. Vejnavn 2 benyttes derfor på en kort strækning til at komme om på østsiden af den nye bane Hovedgaard-Hasselager, og herved etableres adgang til ejendommens marker øst for den nye bane via en ny markvej, der forbindes med ejendommens øvrige markveje øst for den nye bane. Se nedenstående figur.



..."

Af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets afgørelse af 22. juni 2017 fremgår følgende vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt ejendommen "berøres særlig indgribende" af jernbaneprojektet:

" ...

2. Begrundelse

...

2.3. Ad b) Særligt indgribende

Af de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 33 fremgår følgende om betingelsen:

...

Der sigtes altså til en situation, hvor der er en betydelig risiko for, at ejendommen senere vil blive totaleksproprieret, men fremrykket ekspropriation vil fx også kunne komme på tale, hvor lodsejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med anlægsaktivitetens gennemførelse.

...

Det skal bemærkes, at ministeriet vurderer, at projektets afstand til ejendommens bebyggelse ikke i sig selv er tilstrækkeligt til, at ejendommen bliver påvirket særligt indgribende.

Hvad angår mulighederne for at videreføre driften af landbrugsejendommen efter færdiggørelse af jernbanen, har Banedanmark ved afgørelse af 20. december 2016 vurderet, at dette vil være muligt, idet Banedanmark har besluttet, at der i den videre detailprojektering vil blive etableret en erstatningsmarkvej. Erstatningsmarkvejen har således til formål at afhjælpe de ulemper, som projektets gennemførelse indebærer for ejendommen.

I dit klageindlæg af 9. marts 2017 s. 3 bemærker du, at det er uoplyst, hvor markvejen vil skulle placeres. Det fremgår dog af Banedanmarks afgørelse af 20. december 2016, at placering af erstatningsmarkvejen vil skulle planlægges i detailprojekteringen, hvor Banedanmark vil inddrage lodsejeren for at få tilrettelagt etableringen af den nye markvej mest hensigtsmæssigt. På ministeriets forespørgsel, som led i oplysning af sagen, fremsendte Banedanmark den 14. juni 2017 et forslag til, hvor en erstatningsmarkvej vil kunne etableres, idet Banedanmark understregede, at den endelige placering først med sikkerhed vil kunne bestemmes i forbindelse med detailprojekteringen.

Ministeriet anerkender, at anlægget af den nye jernbanestrækning vil påvirke agerjorden varigt og medføre ulemper for driften af landbruget. Det gælder særligt det forhold, at ca. 60 ha af de i alt ca. 150 ha agerjord vil blive afskåret fra ejendommens driftsbygninger, ved jernbanens gennemskæring. Ministeriet vurderer ligeledes, at gennemskæringen vil indebære, at flere marker bliver defigurerede og skrårårede. Dette fremgår tillige af Landbrugsmæglernes vurderings-

rapport af 6. marts 2017 s. 7, hvori det endvidere bemærkes, at *"anlæggelse af en markvej vil på ingen måde råde bod på disse forhold"*.

I den foreliggende sag, er det imidlertid ministeriets vurdering, at etablering af en erstatningsmarkvej vil kunne afhjælpe dette forhold. Erstatningsmarkvejens placering kan fx fastlægges med afsæt i Banedanmarks forslag af 14. juni 2017. Det afgørende er, at det i detailprojekteringen viser sig muligt, at etablere markvejen på en måde, så der skabes passende adgang til de marker, der afskæres fra ejendommens driftsbygninger.

Ministeriet bemærker herved, at det ikke er ualmindeligt, at anlægsprojekter påvirker landbrugsejendomme. Det hænder, at landbrugsejendomme bliver gennemskåret ved etablering af et anlægsprojekt, og i sådanne sager vil det ofte indebære, at visse marker bliver defigurerede m.v. Hvor visse markerarealer afskæres og isoleres fra landbrugsejendommens driftsbygninger, er der derfor også udviklet en praksis ved statens ekspropriationskommissioner og domstolene, hvor problemet kan søges afhjulpet, fx ved omfordeling af jordlodder, men også – som i den foreliggende sag – ved at etablere erstatningsveje. Efter omstændighederne vil der tillige kunne tilkendes såkaldt "omvejerstatning", hvis en lodsejer efter et projekts afslutning vil være nødsaget til at køre en betydelig omvej for at nå de afskårne markearealer.

I forhold til aftalen om modtagelse af spildevand på markerne, er det oplyst, at denne mulighed vil borfalde, når jernbanen bliver anlagt, da rørføringen fra mejeriet ligger i anlæggets tracé. Efter det oplyste giver aftalen en indtægt på ca. 500.000 kr. årligt, og er i Landbrugsmæglernes vurderingsrapport s. 8 opgjort til at have en kapitaliseret værdi af 10 mio. kr. På baggrund af sagens oplysninger vurderer ministeriet, at det er sandsynligt, at aftalen med mejeriet ikke kan videreføres efter jernbanen bliver anlagt, medmindre det viser sig at være muligt at omplacere rørføringen, således at spildevandet fortsat vil kunne udledes på markerne eller dele deraf, og aftalen derved kan blive opretholdt.

Såfremt det ved detailprojekteringen viser sig, at aftalen ikke kan opretholdes, som følge af anlæggelse af jernbanestrækningen, vil dette efter ministeriets vurdering indebære en varig driftsulempe for landbrugsejendommen. Ministeriet vurderer imidlertid, at forholdet ikke er så væsentligt, at det sandsynliggør senere totalekspropriation. Videre vurderer ministeriet, at der ikke er tale om en ulempe, der i sig selv er så væsentlig, eller har et sådant omfang, at den skal føre til, at anmodningen om fremrykket ekspropriation skal imødekommes.

For så vidt angår jagtlejeindtægter, fremgår det af Landbrugsmæglernes vurderingsrapport s. 7-8, at denne er opgjort til ca. 110.000 kr. årligt, hvilket efter etablering af anlægget vil reduceres til ca. 50.000 kr. årligt. Dette er en yderligere

driftsulempe, der dog er af mindre væsentlig karakter, som bliver påført landbrugsejendommen ved anlægget.

Derudover vurderer ministeriet, at ejendommens herlighedsværdi vil falde, når jernbanen bliver etableret.

Du har desuden givet udtryk for, at du er af den opfattelse, at det forhold, at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår beror på, at ejendommen berøres særligt indgribende af projektet. Du skriver bl.a. følgende i dit klageindlæg af 9. marts 2017, s. 3:

”Når ejendommen ikke kan sælges på normale handelsvilkår, beror det ikke på markedsmekanismene, men *alene* på det forhold, at det forventede ekspropriative indgreb vil bevirke, at ejendommen ikke kan afhændes på sædvanelige markedsvilkår. Det er netop indgrebets karakter, der medfører et værdifald på den samlede ejendom.

Det forekommer derfor ulogisk og selvmodsigende, at Bandedanmark anerkender, at ejendommen ikke kan afhændes på normale markedsvilkår.

Det er netop indgrebets karakter, der medfører værdifald på den samlede ejendom.”

Det skal bemærkes, at det forhold, at en ejendom ikke kan afhændes på ”normale markedsvilkår” ikke uden videre fører til, at betingelsen om at anlægsprojektet skal berøre ejendommen ”særligt indgribende” også er opfyldt. Der er tale om to selvstændige betingelser, der begge skal være opfyldt, sammen med betingelsen om, at der skal foreligge et særligt tilfælde.

Ministeriet har forståelse for, at borgere vil opleve det som særligt indgribende, når deres ejendom falder i værdi som følge af at blive berørt af et anlægsprojekt. Et værdifald i ejendommen er efter ministeriets vurdering imidlertid ikke tilstrækkeligt til at opfylde betingelsen om, at ejendommen er berørt ”særligt indgribende”, jf. jernbanelovens § 33. Spørgsmålet om erstatning for værdifald i ejendommen, som følge af anlæggelse af jernbanen, egner sig efter ministeriets opfattelse til at blive afgjort af Kommissarius i forbindelse med de ordinære ekspropriationsforretninger.

Ud fra en samlet vurdering af sagens konkrete forhold, vurderer ministeriet, at det ikke er sandsynligt, at ejendommen må forventes totaleksproprieret. Endvidere finder ministeriet, at de ulemper, der bliver påført ejendommen ved jernbaneanlæggets gennemførelse, ikke er så væsentlige, at betingelsen i jernbanelovens § 33, stk. 1, om at ejendommen skal berøres særligt indgribende, er opfyldt. Ministeriet lægger ved denne vurdering navnlig vægt på den kommende jernbanes af-

stand til ejendommens bebyggelse samt på det forhold, at det efter ministeriets vurdering vil være muligt at skabe passende adgang til de afskårne markarealer ved etablering af en markvej.

På den baggrund afvises lodsejerens anmodning om forlods overtagelse, og Banedanmarks afgørelse af 20. december 2016 stadfæstes.

..."

Advokat Uffe Baller indbragte den 30. juni 2017 på A
vegne ministeriets afgørelse for Ekspropriationskommissionen.

Ekspropriationskommissionen skrev den 12. december 2017 følgende til advokat Uffe Baller:

"...

Ekspropriationskommissionen har drøftet Deres anmodning indgående og besluttet, at den ikke på det foreliggende grundlag kan imødekomme Deres anmodning om forlods ekspropriation.

Kommissionen har ved sin beslutning lagt afgørende vægt på afstanden fra den vestlige linjeføring til Deres klients beboelsesbygninger. Derudover lægger kommissionen vægt på at Deres klient, uanset valg af linjeføring, fortsat vil kunne benytte sine arealer i et ikke ubetydeligt omfang. Endelig lægger kommissionen vægt på det af Banedanmark oplyste i brev af 20. december 2016 om, at Banedanmark i forbindelse med detailprojekteringen vil sørge for, at der oprettes en markvej, der vil imødekomme Deres klients behov. Således sikres hensigtsmæssige kørselsforhold til Deres klients ejendom, hvorved kriteriet om fornøden vejadgang i § 48, stk. 2 i lov om offentlige veje (lov nr. 1520 af 27/12/2014) anses for opfyldt.

Under hensyntagen til foranstående er det herefter kommissionens vurdering, at ejendommen ikke vil blive særligt indgribende berørt af projektet, hvorfor anmodningen om forlods ekspropriation ikke kan imødekommes.

..."

Under sagen er der fremlagt en række yderligere dokumenter, herunder bl.a. kortbilag, Banedanmarks udkast til afgørelse af 23. november 2016, et notat af 24. marts 2017, der er udfærdiget af Banedanmark, oversigter over afgjorte sager efter jernbanelovens § 33, VVM-redegørelse, VVM-høring, Banedanmarks beslutningsgrundlag dateret september 2019 og et fagnotat om påvirkning af ejendommen, der er udarbejdet af Banedanmark i februar 2021.

Forklaringer

lent ^A ^D , projektleder ^F ^I , planteavlkskonsulent har afgivet forklaring.

^A har forklaret, at hans far købte ^{Gård 2} i 1947. Det lå i kortene, at han skulle overtage ejendommen, og han overtog dele af ejendommen i 1972 og resten i 1987. Søholdet er vokset fra 200 søer til knap 1.000 søer i dag. Det giver 32.000 smågrise om året, som bliver solgt som 30 kg grise. Grisene leverer gylle til markerne, og markerne leverer foder til grisene. Ca. 20 ha af ejendommen består af skov og skrænter. Arealet bruges primært til juletræsproduktion og jagt. Der er et jagtkonsortium med 8 mand. De skyder primært fasaner og ænder. Der er også meget råvildt, men det skydes ikke på fællesjagterne, men på dagsjagterne som udlejes. En banegennemskæring vil påvirke dyrelivet, ligesom man ikke vil kunne skyde hen over banelegemet. Der er meget naturskønt, og ejendommen har stor herlighedsværdi. Han aftager spildevand fra mejeriet til udsprøjtning. Spildevandet indeholder kvælstof og fosfor. Han har en miljøgodkendelse til modtagelse af spildevandet. Hvis der anlægges en jernbane, vil miljøgodkendelsen til spildevand skulle revurderes. En jernbanelinje vil ikke påvirke miljøgodkendelsen til hans dyrehold. Spildevandet hældes ud på græsmarker, og græsset kan han sælge. Hvis han ikke længere kan modtage spildevand, vil det ikke være rentabelt at dyrke græs. Øst for ejendommen vil der i fremtiden komme flere mindre ejendomme til salg. Det er den bedste del af gården med de mest reelle marker, der ligger øst for den planlagte banelinje. Han vil gerne gå på pension. Friværdien i gården er hans pensionsopsparing. Uden banelinjen er der en friværdi i ejendommen på 18-20 mio. kr. Han modtager folkepension.

Han holder sig fra krævende fysisk arbejde. Ingen af hans tre børn vil overtage gården, som derfor vil skulle sælges i fri handel. Når han ikke kan sælge gården, vil han gerne have gården eksproprieret. Han har hørt, at der formentlig vil gå 10 år, inden der foreligger en afklaring. Han har ikke selv haft en direkte kontakt til Banedanmark, da han har haft nogen til at føre sagen for sig. ^D har været hans planteavlkskonsulent i mange år. ^I er en kendt ejendomsmægler på egnen og har ry for at være dygtig. Begge kender han alene på forretningsmæssigt plan.

^F har forklaret, at han er civilingeniør og projektleder i Banedanmark, hvor han har været ansat siden 2014. Han er med til at undersøge projekter i de tidlige faser. Han kom med på det omhandlede projekt i 2017 som teknisk projektleder, og han overtog den overordnede projektledelse i 2018. Den foreslåede jernbane er designet til 250 km/t, hvilket stiller krav til linjeføringen, som skal være ret lige. Ved den vestlige og centrale linjeføring skal der føres en vej over banen i form af en bro med en højdeforskel på ca. 8 meter. Banen graves lidt ned for at skabe et så jævnt forløb som muligt. Ud for ejendom-

men vil banelinjen ligge nogenlunde i terræn. Banen vil herefter løbe henover en bro på 400-500 meter. Broen skal etableres med søjler, og der vil kunne køre traktorer og maskiner under broen. Hvor banen ligger i niveau, vil bredden være ca. 15 meter. Hvor den ikke ligger i niveau, vil der skulle laves skråninger, så bredden vil øges med 16-24 meter til hver side. På det bredeste sted vil der således skulle bruges et jordstykke på op til 65 meter i bredden. Han mener, at ejendommen gennemskæres med ca. 1.700 meter i længden. Projektet ligger fortsat til politisk vurdering. Hvis og når man beslutter at gå videre med en linjeføring, vil der skulle laves detailplanlægning, og i den forbindelse vil der bl.a. skulle tages stilling til ordinære ekspropriationer.

D har forklaret, at han har arbejdet som planteavlskonsulent siden 1994, og han har haft sit eget rådgivningsfirma siden 2002. Han har haft A som kunde i mere end 15 år. Deres relation er alene forretningsmæssig. Gård 2 er en velarronderet gård, og det er usædvanligt at have så store arealer samlet tæt på ejendommen. Jorden kan drives mere effektivt, da der spares tid, når der ikke skal køres på offentlig vej til arealerne. Hvis man skal køre på offentlig vej, skal det ske på lovlig vis, og derfor skal der bruges tid på bl.a. transportindstillinger, rengøring for jord mv. Det kan også tage lang tid at komme ud på vejen, når der er meget trafik. Boniteten vil ikke ændre sig med en banegennemskæring, men markerne vil blive mindre effektive at dyrke. En ny markvej som foreslået i Banedanmarks notat af 14. juni 2017 vil ikke have ret stor betydning, da man stadig vil skulle ud på offentlig vej, og den deler markerne op i to. Med meget gylletransport vil det være mest hensigtsmæssigt at have en markvej og ikke blot et spor i marken. Aftalen om spildevand giver tre fordele: Man får penge for at modtage det, det er vand med næringsstoffer, som man sparer at skulle tilføre på anden vis, og i visse år er det ekstra vand vigtigt for at sikre et godt udbytte. Hvis man har en god aftager til græs, kan det være en udmærket forretning at dyrke græs. Han vil forvente, at det vil kræve en ny miljøgodkendelse vedrørende spildevand, hvis ejendommen gennemskæres af en jernbane. Det er en sjældenhed at have en aftale om aftagning af spildevand. Jagt er ikke hans faglige hjemmebane, men han har talt med nogle kolleger om, hvilken betydning en jernbanegennemskæring kan have for jagten.

I har forklaret, at han er ejendomsmægler, hvilket han har været siden 1995. Tidligere har han også beskæftiget sig med landbrugsforhold, bl.a. som landbrugschef i Nykredit. Han har ofte beskæftiget sig med sager om ekspropriation i forbindelse med gennemskæringer, primært vejgennemskæringer. Han kender mange landmænd, herunder A . Deres kendskab til hinanden er rent forretningsmæssigt. gård 2 har stor herlighedsværdi, bl.a. fordi markerne ligger samlet og ikke gennemskæres af offentlige veje eller lignende. Ejendommen er interessant for andre landmænd, men for de fleste økonomisk uopnåelig. Visuelt er ejendommen attraktiv, og

ejendommen ligger omkranset af en række mindre husmandsbrug, som vil skulle afhændes på et tidspunkt, hvilket giver mulighed for, at ejeren af ^{Gård 2} vil kunne opkøbe dem og udvide jordbesiddelserne. Han har ikke indregnet herlighedsværdien som et særskilt tal. Svineproduktion og herlighedsværdi er to begreber, som normalt ikke harmonerer så godt. Hvis der ikke var svineproduktion på ejendommen, ville han nok have skønnet den til samme værdi som med produktionen, da herlighedsværdien i så fald ville tiltrække andre potentielle købere. Ved en gennemskæring af en jernbanelinje vil ejendommen miste værdi, uanset om der er svineproduktion eller ej. Der forsvinder herlighedsværdi, og produktionen besværliggøres. Aftalen om spildevand indebærer, at der er ca. 500.000 kr., der årligt går direkte ind på bundlinjen. Aftalen har kørt i mange år, og han regner ikke med, at aftalen står over for at blive opsagt. Ved værdiansættelsen af spildevandsaftalen har han anvendt en kapitaliseringsfaktor på 20 svarende til den kapitaliseringsfaktor, der i praksis anvendes i ekspropriationssager om jagtfredninger. Det er hans erfaring fra motorvejsprojekter, at salget af ejendomme langs den planlagte strækning går i stå, så snart projektet bliver offentliggjort. Lige for tiden er det i det hele taget svært at sælge en svineproduktionsejendom til en god pris. Det er købers marked.

Retsgrundlaget

Ved lov nr. 747 af 25. juni 2014 blev der bl.a. indsat en generel bestemmelse om fremrykket ekspropriation i jernbaneloven. Bestemmelsen havde følgende ordlyd:

"...

§ 2 e. Transportministeren kan på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af myndigheden eller selskabet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Myndigheden henholdsvis selskabet afholder alle omkostninger hertil.

..."

Af forarbejderne til loven fremgik følgende, jf. lovforslag nr. 173 af 26. marts 2014:

"...

2.2. Fremrykket ekspropriation

2.2.1. Gældende ret

...

Fremrykket ekspropriation omfatter den situation, hvor projekteringsmyndigheden på ministerens vegne, efter anmodning fra ejeren, under visse betingel-

ser kan erhverve en ejendom forud for de ordinære ekspropriationer. Fremrykket ekspropriation kan dog kun komme på tale, såfremt der foreligger særlige grunde hos ejeren, og ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Fremrykket ekspropriation skal således sikre borgere, der er i særlige situationer, en mulighed for at blive eksproprieret allerede i projekteringsfasen.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag.

Formålet med at indsætte en generel bestemmelse om fremrykket ekspropriation i jernbaneloven er at sikre mulighed for, at borgere, der er i særlige situationer, kan anmode om at blive eksproprieret på et tidligt tidspunkt i processen. Ved at indsætte bestemmelsen i jernbaneloven sikres borgerne en bedre retsstilling, når der skal projekteres baneanlæg, idet muligheden for at anmode om fremrykket ekspropriation ikke nødvendigvis behøver at afvente vedtagelsen af en projekteringslov.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der er truffet beslutning om at undersøge et nyt baneanlæg eller ændringer af et bestående baneanlæg nærmere, f.eks. i form af en projekteringslov. Bestemmelsen vil også kunne udnyttes, såfremt der er truffet beslutning om at undersøge et anlægsprojekt nærmere på anden vis end i form af en projekteringslov, f.eks. via en politisk aftale.

...

Med den foreslåede regel i jernbanelovens § 2 e, stk. 1, får ejeren mulighed for at anmode om fremrykket ekspropriation.

Bestemmelsen vil således kun kunne findes anvendelse, såfremt ejendommen berøres særligt indgribende af projekteringen, dvs. at der er betydelig risiko for at ejendommen senere vil skulle totaleksproprieres eller skulle deleksproprieres i et omfang, som vil påføre ejeren af den pågældende ejendom væsentlige ulemper.

Fremrykket ekspropriation kan desuden kun komme på tale, såfremt der foreligger særlige tilfælde, dvs. at ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før de ordinære ekspropriationer. Særlige personlige grunde kan være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Desuden er det en betingelse, at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 2 e, stk. 1.

...

Til § 2 e

Der foreslås indført en ny bestemmelse om fremrykket ekspropriation, tidligere kaldet forlods overtagelse. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.1 til 2.2.3.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

For så vidt angår en nærmere beskrivelse af, hvornår bestemmelsen kan finde anvendelse henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et "særligt tilfælde" være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på "særlige tilfælde" kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførogelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer afhændelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

..."

Ved lov nr. 686 af 27. maj 2015 blev jernbaneloven ændret, og bestemmelsen om fremrykket ekspropriation fik sin nuværende affattelse:

"...

§ 33. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af nye statslige baneanlæg eller ændring af eksisterende statslige baneanlæg, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

..."

Af de særlige bemærkninger til bestemmelsen fremgår følgende, jf. lovforslag nr. 162 af 11. marts 2015:

"...

Til § 33

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 2 e, dog med ændringer i stk. 1, hvor selskaber fjernes fra bestemmelsen. I stedet kommer det til at fremgå, at ikke-statslige anlægsmyndigheder kan overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostninger hertil. Bestemmelsen omhandler som noget nyt muligheden for at overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af både en projekterings- eller anlægsaktivitet. Dette er en ændring, da den gældende jernbanelovs § 2 e alene omhandler projekteringsfasen.

...

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af nye statslige baneanlæg eller ændring af eksisterende statslige baneanlæg, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

...

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede

delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et "særligt tilfælde" være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme før de ordinære ekspropriationer.

Som eksempler på "særligt tilfælde" kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation.

Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer afhændelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

..."

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for Taksationskommissionen, således som de er gengivet i kendelsen af 8. maj 2019.

Banedanmark har yderligere gjort gældende, at sagen angår en prøvelse af Taksationskommissionens kendelse, men at sagen alene vedrører Taksationskommissionens fortolkning af retsgrundlaget. Der er derfor ingen begrænsninger i landsrettens prøvelse af jernbanelovens betingelser for fremrykket ekspropriation eller retsgrundlaget i øvrigt.

^A har yderligere gjort gældende, at Taksationskommissionens afgørelse bygger på et landbrugsfagligt skøn over indgrebets betydning for den fremtidige drift sammenholdt med den nuværende, og at domstolene i en sådan situation bør udvise en vis tilbageholdenhed ved prøvelse af Taksationskommissionens skøn, da der er tale om et værdiskøn.

Landsrettens begrundelse og resultat

Betingelserne for en fremrykket ekspropriation af ejendommen Adr. 1
 , Skanderborg, fremgår af jernbanelovens § 33, stk. 1. Parterne er enige om, at
 der under hensyn til ^A personlige forhold foreligger
 et særligt tilfælde, og at ejendommen efter mægler vurderingen ikke kan af-
 hændes på normale vilkår.

Det er herefter spørgsmålet, om ejendommen "berøres særlig indgribende." Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a.:

"Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang."

Af Banedanmarks afslag på ansøgning om fremrykket ekspropriation af 20. december 2016 fremgår, at jernbanen ved den mest indgribende linjeføring vil være i en afstand af ca. 63 m fra det skur, der findes øst for siloerne, og ca. 220 m fra beboelsen. Det fremgår videre, at banens areal inklusive regnvandsbassin vil udgøre mellem 12,5 ha og 14,3 ha, hvilket udgør ca. 7-8% af ejendommens samlede areal på ca. 174 ha.

I notatet af 14. juni 2017 er Banedanmark fremkommet med et forslag til erstatningsvej for den afbrudte markvej. Vejens endelige placering vil først med sikkerhed kunne bestemmes i forbindelse med detailprojekteringen.

Efter bevisførelsen lægges det til grund, at det vil være muligt at fortsætte den nuværende landbrugsdrift af ejendommen på en økonomisk forsvarlig måde med anvendelse af de resterende jordtilliggender, uanset at driften vil blive besværliggjort som følge af gennemskæringen. Det er ikke nærmere dokumenteret, hvilke konsekvenser anlægget af jernbanen vil have for aftalen om at udspørjete mejeriets processpildevand på ejendommen.

Under de anførte omstændigheder er betingelsen om, at ejendommen berøres særlig indgribende, ikke opfyldt. Det bemærkes herved, at det forhold, at ejendommens handelsværdi ifølge mæglererklæringen er faldet betydeligt, ikke er tilstrækkeligt til at opfylde denne betingelse.

Landsretten tager herefter Banedanmarks påstand til følge.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part. Landsretten har ved afgørelsen lagt vægt på, at sagen angår fortolkning af jernbanelovens § 33, samt at Banedanmark har begæret sagen henvist til behandling ved landsretten i 1. instans med den begrundelse, at afklaring af retstilstanden har stor betydning for anlægsmyndigheder, som modtager ansøgninger om fremrykket ekspropriation.

THI KENDES FOR RET:

A skal anerkende, at betingelserne for fremrykket ekspropriation efter jernbanelovens § 33 ikke er opfyldt, og at Banedanmark derfor ikke skal overtage ejendommen beliggende ^{Adr. 1} , 8660 Skanderborg.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part.



HØJESTERETS DOM

afsagt tirsdag den 15. november 2022

Sag BS-48391/2021-HJR
(2. afdeling)

A
(advokat Peter Bang)

mod

Banedanmark
(advokat Louise Solvang Rasmussen)

I tidligere instans er afsagt dom af Vestre Landsrets 12. afdeling den 26. november 2021 (BS-39955/2020-VLR).

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Dahl Jensen, Lars Hjortnæs, Kurt Rasmussen, Kristian Korfits Nielsen og Ole Hasselgaard.

Påstande

Appellanten, A, har påstået frifindelse.

Indstævnte, Banedanmark, har påstået stadfæstelse.

Anbringender

Parterne har også for Højesteret gentaget deres anbringender for Taksationskommissionen.

A har sammenfattende anført navnlig, at der ikke er grundlag for at fortolke jernbanelovens § 33, stk. 1, i lyset af andre bestemmelser i lovgivningen om ret til fremrykket ekspropriation med den virkning, at det afgørende bliver, om driften af ejendommen på trods af projektet kan fortsættes på en økonomisk

forsvarlig måde. Der er ingen holdepunkter for en sådan indskrænkende fortolkning af bestemmelsen. Det afgørende for vurderingen må derimod – i overensstemmelse med bestemmelsens ordlyd og forarbejder – være, hvorvidt ejeren påføres væsentlige ulemper af betydeligt omfang.

Selv hvis muligheden for fortsat drift på en økonomisk forsvarlig måde skal indgå i vurderingen, foreligger der ikke det fornødne sikre grundlag for at tilsidesætte Taksationskommissionens skønsmæssige vurdering, hvorefter ejendommen berøres særlig indgribende.

Det skal herved tillægges vægt, at Taksationskommissionens vurdering er baseret på bl.a. besigtigelse af ejendommen, og at Taksationskommissionen har indgående kendskab til ekspropriation og stærke teknisk-juridiske forudsætninger for at bedømme, hvordan indgreb kan påvirke driften af f.eks. landbrugsejendomme.

Det skal også tillægges vægt, at anlæg af jernbanestrækningen vil medføre, at ejendommen vil være betydeligt mindre velarronderet. Driften af markerne, herunder ved udbringning af gylle fra svineproduktionen, vil være forbundet med et betydeligt større ressourceforbrug som følge af bl.a. overskårne markveje. Også markernes ændrede størrelse og form som følge af gennemskæringen vil besværliggøre driften.

Det vil være umuligt eller i hvert fald væsentligt sværere at opretholde den særligt gunstige aftale med et nærliggende mejeri om at udsprinkle spildevand på ejendommen. Ifølge aftalen med mejeriet skal der modtages ca. 60.000 m³ spildevand årligt, hvilket kræver ca. 60 ha egnede marker. Jernbaneprojektet vil reducere det egnede areal til ca. 40 ha. Rørledningen fra mejeriet vil i alle tilfælde skulle føres under den nye jernbane, men det vil kræve en tilladelse, som der ikke er udsigt til at opnå.

Hertil kommer, at ejendommen vil miste sin egenskab af liebhaverejendom, og at mulighederne for jagt på ejendommen vil blive forringet.

Banedanmark har sammenfattende anført navnlig, at betingelsen for fremrykket ekspropriation efter jernbanelovens § 33, hvorefter ejendommen skal berøres særlig indgribende, ikke er opfyldt. Ved vurderingen af, hvorvidt ejendommen berøres særlig indgribende, skal det indgå som et væsentligt moment, om driften af ejendommen på trods af projektet kan fortsættes på økonomisk forsvarlig måde. Dette følger af en fortolkning af jernbanelovens § 33 i lyset af bestemmelsens forarbejder samt lignende overtagelsesbestemmelser i bl.a. jernbanelovens § 37, stk. 2, vejlovens § 44, stk. 2, og § 45, og planlovens § 48.

Taksationskommissionen har ikke taget hensyn til disse forhold og har således befundet sig i en retsvildfarelse med hensyn til forståelsen af jernbanelovens § 33. Det er denne retsvildfarelse – og ikke en underkendelse af kommissionens faglige skøn – der fører til, at kommissionens vurdering skal tilsidesættes. Taksationskommissionens særlige sagkundskab med hensyn til fastsættelse af erstatning ved ekspropriation og den omstændighed, at kommissionen har foretaget besigtigelse, taler på denne baggrund ikke imod at tilsidesætte kommissionens vurdering. Det anførte illustreres yderligere af, at først Banedanmark og herefter Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Ekspropriationskommissionen og senest landsretten er nået til, at ejendommen ikke berøres særlig indgribende.

Med hensyn til vurderingen af jernbaneprojektets påvirkning af landbrugsdriften bestrides det ikke, at driften vil blive besværliggjort navnlig som følge af gennemskæringen af ejendommen. Ved vurderingen af, om det vil være umuligt at fortsætte en økonomisk forsvarlig drift, skal det imidlertid indgå, at følgerne i et vist omfang vil kunne imødegås ved tiltag i form af bl.a. etablering af en erstatningsvej, hvorved vejadgangen til alle ejendommens marker opretholdes.

Den betydning, som projektet må antages at ville få for muligheden for udsprinkling af spildevand fra et nærliggende mejeri, er ikke nærmere belyst og kan derfor ikke indgå som et moment i vurderingen.

Endelig skal det tages i betragtning, at A som led i erstatningsfastsættelsen ved eventuel endelig ekspropriation vil kunne rejse krav om kompensation for de forhold, som han i denne sag påberåber sig til støtte for sit synspunkt om, at hans ejendom berøres særlig indgribende.

Højesterets begrundelse og resultat

Sagen angår, om Banedanmark i anledning af projekteringen af en ny jernbane-forbindelse Hovedgaard-Hasselager har pligt til ved fremrykket ekspropriation efter jernbanelovens § 33, stk. 1, at overtage As landbrugsejendom beliggende X-vej 1, Skanderborg. Jernbanen vil ved en eventuel gennemførelse af projektet gennemskære ejendommens arealer, sådan at de arealer, der anvendes til jernbanen, i givet fald skal eksproprieres.

Efter jernbanelovens § 33, stk. 1, kan der i forbindelse med projekteringen af nye statslige baneanlæg på ejerens anmodning ske fremrykket ekspropriation (forlods overtagelse) før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis tre betingelser er opfyldt – nemlig at der er tale om et særligt tilfælde, at den pågældende ejendom ikke kan afhændes på normale vilkår, og at ejendommen berøres særlig indgribende af projekterings- eller anlægsaktiviteten.

Parterne er enige om, at betingelserne om, at fremrykket ekspropriation kun kan ske i særlige tilfælde, og hvis den pågældende ejendom ikke kan afhændes på normale vilkår, er opfyldt. Uenigheden angår, om betingelsen om, at ejendommen skal berøres særlig indgribende, også er opfyldt.

Af forarbejderne til den tidligere jernbanelovs § 2 e, stk. 1, der nu er videreført i § 33, stk. 1, fremgår om betingelsen "berøres særlig indgribende", at dette omfatter bl.a. tilfælde, hvor der er betydelig risiko for, at en ejendom senere vil skulle deleksproprieres i et omfang, som vil påføre ejeren væsentlige ulemper, jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg A, lovforslag nr. L 173, s. 5. Det fremgår af forarbejderne til § 33, stk. 1, desuden, at hvis de øvrige betingelser er opfyldt, vil det kunne komme på tale, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun forventes delvist eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang, jf. Folketingstidende 2014-15, tillæg A, lovforslag nr. L 162, s. 50.

Højesteret finder, at bestemmelsen i jernbanelovens § 33, stk. 1, efter sin ordlyd og forarbejderne må forstås sådan, at det beror på en samlet vurdering, om en ejendom, der må forventes at blive delvist eksproprieret, berøres særlig indgribende. I et tilfælde som det foreliggende, hvor der er tale om en landbrugsejendom, finder Højesteret, at det må indgå i en sådan samlet vurdering, om det vil være muligt at fortsætte landbrugsdriften på en økonomisk forsvarlig måde.

Det baneareal, der ved anlæg af jernbanen kommer til at gennemskære ejendommen, udgør ifølge oplysningerne om projekteringen mellem 12,5 og 14,3 ha, dvs. ca. 7-8 % af ejendommens samlede areal på ca. 174 ha.

Af Banedanmarks afslag på ansøgningen om fremrykket ekspropriation fremgår, at jernbanen ved den linjeføring, der er tættest på ejendommens bygninger, vil ligge ca. 220 m fra beboelsesbygningen og ca. 63 m fra den nærmeste bygning (et skur øst for siloerne på ejendommen).

Banedanmark er i et notat af 14. juni 2017 kommet med forslag til en erstatningsvej for den markvej, der vil blive afbrudt ved linjeføringen hen over ejendommen.

På den baggrund tiltræder Højesteret, at det må lægges til grund, at det vil være muligt at fortsætte landbrugsdriften på en økonomisk forsvarlig måde, uanset at linjeføringen inden for de projekterede rammer vil besværliggøre driften ved at gennemskære ejendommen, og uanset om muligheden for udsprinkling af spildevand fra det nærliggende mejeri i hvert fald i et vist omfang måtte blive berørt af linjeføringen.

Højesteret finder herefter, at de anførte ulemper ikke vil have en sådan karakter, at ejendommen bliver berørt på en særlig indgribende måde.

Heller ikke det forhold, at ejendommens herlighedsværdi og handelsværdi må antages at falde, og det forhold, at ejendommens jagtudnyttelse bliver forringet, kan efter Højesterets opfattelse føre til, at betingelsen om, at ejendommen berøres særlig indgribende, er opfyldt.

Højesteret tiltræder herefter, at A ikke har krav på, at Banedanmark overtager ejendommen efter jernbanelovens § 33, stk. 1, og stadfæster derfor dommen.

Efter sagens karakter og dens videregående betydning for Banedanmark finder Højesteret, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger for Højesteret til den anden part.

THI KENDES FOR RET:

Landsrettens dom stadfæstes.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger for Højesteret til den anden part.