

UDSKRIFT
AF
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG

D O M

Afsagt den 22. januar 2019 af Østre Landsrets 20. afdeling
(landsdommerne Ib Hounsgaard Trabjerg, Henrik Bitsch og Lars Larsen Lihme (kst.)).

20. afd. nr. B-638-18:

Kirstineberg A/S

(advokat Morten Jensen)

mod

Banedanmark A/S

(advokat Louise Solvang Rasmussen)

Dom afsagt af Retten i Nykøbing Falster den 12. april 2018 (BS 1-1160/2016) er anket af Kirstineberg A/S med påstand om, at Banedanmark A/S dømmes til at betale 254.970 kr. med procesrente fra sagens anlæg til betaling sker.

Indstævnte, Banedanmark A/S, har påstået stadfæstelse.

Supplerende sagsfremstilling

Det er oplyst, at Kirstineberg A/S ved fremstilling af juletræer anvender en særlig specialiseret teknik, således at træerne er pottegroede. Produktionen er efter det oplyste væsentlig mere tidskrævende og kompliceret end produktion af mere almindelige juletræer. Produktionen finder og fandt også før nedrivningen af broen sted på begge sider af Hulemosevej.

Af en udbudstidsplan fra Banedanmark A/S af september 2013 fremgår, at der har været forhåndsreserveret mulighed for spærring af togdriften om natten i blandt andet perioden 9. - 15. november 2014 og 25. - 30. januar 2015.

Af Kirstineberg A/S' årsrapport for 2015 fremgår det, at selskabets driftsresultat for 2015 i det væsentlige svarede til resultatet i 2014.

Af en mail af 27. januar 2015 fra Klaus Studstrup Jørgensen hos Banedanmark A/S til Claus Elleman Olsen hos Arkil fremgår bl.a:

”...

Lige nu synes entreprisen fuldstændig ude af kontrol. Jeg ved ikke hvad årsagen er, men kan konstatere, at vi nu, næsten et år efter kontraktunderskrift, endnu ikke ved, hvordan Arkil har tænkt sig at designe og udføre broerne. Vi nærmer os de første fire afleveringer med hastige skridt tog vi har allerede generet lokalbefolkningen i lang tid. ...”

Der er fremlagt luftfotos til illustration af den afstand, der skulle tilbagelægges af medarbejdere hos Kirstineberg A/S ved transport mellem de to dele af virksomheden henholdsvis før og under brolukningen. Heraf fremgår, at afstanden før lukningen var 0,53 km og under lukningen 2,53 km ved anvendelse af cykelsti og 2,97 km ved anvendelse af vej til traktorkørsel.

Der er under sagens behandling ved landsretten stillet supplerende spørgsmål til syns – og skønsmanden. Af den supplerende skønserklæring af 18. november 2018 fremgår bl.a.:

”Spørgsmål SS 7:

Skønsmanden bedes oplyse, om investeringerne gengivet i bilag O ville have været nødvendige for at etablere en midlertidig driftsenhed på Vadebrovej, og om de angivne udgifter er retvisende/rimelige?

Skønsmandens besvarelse bedes være specificeret, både med hensyn til beskrivelsen af de nødvendige investeringers type/karakter/omfang og udgiften til etablering, ligesom det bedes fremgå af svaret, hvis nogle investeringer efter skønsmanden vurdering ikke ville have været nødvendige og i givet fald så med hvilken begrundelse.

Svar på spørgsmål SS 7:

Det er mit indtryk, efter at have beset arealet, at det er muligt at finde et sted at læsse en lastbil uden et anlægsarbejde til 465.140 kr, alternativt at flytte pallerne tilbage til planteskolen hvor de kan læsses på lastbil.

Uden at være fagperson ud i anlægsarbejder mener jeg at prisen på en læsseplads til 465.140 kr. virker meget dyr og ganske unødvendig.

Spørgsmål SS 8:

Skønsmanden bedes oplyse, hvilke dele af den registrerede transporttid i bilag 5 og 6, der efter skønsmandens vurdering kunne have været nedbragt ved at etablere en midlertidig driftsenhed på den anden side, dvs. ved Vadebrovej.

Tilsvarende bedes skønsmanden oplyse, hvilke dele af den registrerede transporttid i bilag 5 og 6, der efter skønsmandens vurdering ikke kunne have været nedbragt, selv ved etablering af en midlertidig driftsenhed på den anden side.

Skønsmandens besvarelse bedes være specificeret i relation til hvert emne i bilag 5 og 6, dvs. rottebekæmpelse, status/optælling, tilsyn, salgsprognose, slåning med grenknuser, lugning, kulturkontrol, oprydning, vedligehold af bede, veje, hegn, formklipning, vanding, rygsprøjtning, sprøjtning, vækstregulering, gødskning, af/pålæsning af lastbil, vareprøver, egen kontrol, ekspedition, op-mærkning, ekspedition store paller, ekspedition private, vedligehold vandanlæg, eftersyn dryp, og vandanlægget, etablering mv.

Svar på spørgsmål SS 8:

Til orientering har jeg ikke sagt at der skal etableres en midlertidig selvstændig driftsenhed på den anden side, det jeg undrede mig over var at man ikke har opsat et midlertidigt mandskabsrum, det er en markant forskel på disse to opstillinger.

Prisen på en midlertidig driftsenhed: 341,900 kr + ekstraomkostninger til inventar, materialer, specialudstyr til produktion, lovliggørelse af miljøforhold, transport.

Pris på midlertidige personalefaciliteter: 61,900 eks. moms og tømning af toilet-tank.

Udspecificering af arbejdsgangene er overflødig da det jeg anfægter, er at man på samme dag er kørt frem og tilbage mange gange og på den måde har brugt mange timer på frem og tilbage kørsel, når man ved en tilrettelagt arbejdsgang og et mandskabsrum med toiletfaciliteter kan spare timer.

For at tage en dag, som eksempel d. 26/9 2014.

Der er på denne dag foretaget rottebekæmpelse, vanding, gødskning og opmærkning på arealet. Medarbejder nr. 322 har vandet og gødsket og har brugt 1 time til transport og 3,5 times transport på gødskning. I alt 4,5 timer af en arbejdsdag på 7,4 timer, effektiv tid til arbejde 2,9 time.

Samme dag:

Medarbejder nr. 334 har udført rottebekæmpelse og lavet opmærkning, der er gået 1 time med transport til rottebekæmpelse og 2,5 timer til transport til opmærkning, i alt 3,5 time.

Jeg mener at man med fordel kunne have udført rottebekæmpelse i samme arbejdsgang som opmærkningen og dermed have sparet en times transport.

Spørgsmål SS 9:

Vedrørende bilag 5, side 8, ekspedition af store paller, bedes skønsmanden udtrykkeligt beskrive, hvor stor del af den registrerede transporttid, i alt 86 timer (inkl. en enkelt dag med 6,5 time), der efter skønsmandens vurdering kunne være nedbragt ved en anden arbejdsgang.

Skønsmanden bedes i den forbindelse, detaljeret, beskrive, dels hvorledes en sådan anden arbejdsgang efter skønsmandens vurdering skulle være tilrettelagt, dels hvordan

tidsforbruget de enkelte dage kunne være nedbragt og til hvilket omtrentligt tidsforbrug.

Svar på spørgsmål SS 9:

Hvordan tiden kunne tilrettelægges bedre kræver at der foreligge en transportrapport med hvad der er fragtet fra arealet på den anden side af vejen og hjem til planteskolen. Den må I gerne fremsende hvis der ønskes svar på ovenstående.

I det hele taget mangel jeg en fuldstændig timeregistrering for hele perioden....

Spørgsmål SS 10:

Skønsmanden bedes oplyse, hvilket andet/alternativt transportsystem, der, under de konkrete forhold, ville have gjort det muligt at transportere flere paller ad gangen ?

Svar på spørgsmål SS 10:

Det er mit indtryk at det ville være mulig at nedbringe transporttiden betydeligt hvis man havde samlet palletransporten evt. med en gummivogn, eller en lille lastbil.”

Forklaringer

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaringer af Lars Hvidtfeldt, Klaus Studstrup Jørgensen og Ulrik Gejl. Der er endvidere afgivet vidneforklaring af Lars Pedersen.

Lars Hvidtfeldt har supplerende forklaret bl.a., at planteskolen ikke er stor nok til etablering af to separate driftsenheder på hver sin side af vejen. Det ville heller ikke være muligt for en ekstra driftsenhed at varetage alle funktioner, der hører til produktionen. Kirstineberg A/S overvejede at etablere separate faciliteter, men der skulle så også have været etableret sådanne faciliteter til opbevaring af kemikalier med særlige krav til aflåsning mv. Det var ikke nok bare at stille en vogn op med opholdsrum og toilet. De forventede merudgifter, der er opgjort af Kirstineberg A/S, er selvfølgelig overslag. Den efterfølgende udvikling og registreringen af tidsforbrug har vist, at det var en rigtig beslutning ikke at etablere særskilte faciliteter. I driftssæsonen har man otte faste medarbejdere og en række entreprenører, der varetager forskellige individuelle opgaver. Det ville ikke være muligt at beskæftige en bestemt gruppe medarbejdere udelukkende på det ene areal en hel dag, og det ville i hvert fald have krævet omskoling. Det registrerede tidsforbrug dækker over, at man tager træer op, pakker dem og laster dem. Det tager et kvarter at køre hver vej. Der er 100 til 150 træer på en palle. Der kan være 14 paller på en lastbil. Det er nødvendigt, at de fleste medarbejdere kan komme rundt på hele arealet. Det var først efter nytår 2014 -2015 at der kom aktivitet i arbejdet fra Banedanmark A/S' entreprenørs side.

Klaus Studstrup Jørgensen har supplerende forklaret bl.a., at der blev stillet krav om bod fra Banedanmark A/S' side over for entreprenøren. Det i referat af 8. august 2014 omtalte

bodskrav vedrørte projekteringen. Der kan godt have været arbejde, der blev udført efter den 23. april 2015. Broen var officielt færdig den 12. juni 2015, men appellanten fik adgang til at benytte den i maj 2015. Der arbejdes med interne deadlines mellem Banedanmark A/S og entreprenøren, men disse er ikke kendt af offentligheden. Man havde fra Banedanmark A/S' side lovet broen færdig i maj 2015. Det blev i praksis den 2. juni 2015, at offentligheden fik at vide, at den var færdig. Vidnets mail af 27. januar 2015 til Claus Ellerman Olsen omtaler de forskellige udfordringer. Entreprenøren Arkil valgte selv sit design, og det viste sig ikke at være gennemførligt i den forventede udgave og måtte derfor redesignes. Hans mail den 27. januar 2015 skyldtes stadige ændringer i designet. Han måtte presse Arkil til at gøre det færdigt. Banedanmark A/S prioriterede denne bro og en bro i Eskilstrup. Konkret blev der anvendt længere tid på projektering og kortere tid på opførelse. Den tid, der ifølge udbudstidsplanen var forhåndsreserveret til banelukning i november 2014 og januar 2015, blev ikke anvendt, da der ikke var tilstrækkelig tid til at rive broer ned. Det var nødvendigt at foretage nedrivningen af den gamle bro i foråret 2014, da en nedrivning i efteråret ville kollidere med andre planlagte arbejder i Sønderjylland. Det må erkendes, at der i en længere periode ikke skete ret meget på stedet, men der blev projekteret og søgt godkendelser, hvilket tog lang tid, indtil entreprenøren ændrede sit design. Selv da var der besvær med at få dette godkendt. Man lod fra Banedanmark A/S' side Kirstineberg A/S' personale begynde at køre over før alle andre, da man anerkendte, at der var et særligt behov for at de kunne bruge vejen. Den var spærret for anden trafik. Det var bindinger til andre dele af projektet der førte til, at man nedrev broen over Hulemosevej først. Det er ikke nødvendigvis normalt, at Banedanmark A/S nedriver en bro, før en ny er designet. Det er dog ikke uhørt. Det afhænger af de konkrete muligheder. Der har dog været et usædvanligt vanskeligt forløb i denne sag, og vidnet må erkende, at forløbet har været utilfredsstillende. Østerbrogade i Nykøbing var planlagt til ni måneders lukning, men det lykkedes at få lukningen nedbragt til fire og en halv måned. Det kunne man også have gjort vedrørende Hulemosevej, men det blev undladt, da det ville have udløst ekstra omkostninger. Hensynet til togtrafikken var Banedanmark A/S' førsteprioritet og dermed også vigtigere end hensynet til lokale grundejere.

Ulrik Gejl har supplerende forklaret bl.a., at den store aktivitet i Kirstineberg A/S i november 2014 skyldes, at det er på det tidspunkt, at der er mest efterspørgsel, fordi kunderne skal have deres varer. Det er meget store paller, der benyttes. Pallerne blev transporteret fra sydsiden til ekspeditionen på en "gummiged". I højsæsonen kommer der 10 til 12 lastbiler hver dag for at hente træer. Det er ikke praktisk muligt at laste på arealerne mod syd. Last-

bilerne kan have op til 14 paller med, men mange af dem har kun nogle få med. Det er almindeligt, at der køres med to til seks paller. Man kører ikke i praksis med en palle af gangen undtagen i særlige tilfælde, hvor der pludselig opstår behov for transport af et mindre antal træer. Ledelsen i Kirstineberg A/S overvejede, om der midlertidigt skulle etableres et separat mandskabsrum på arealerne mod syd. Det blev imidlertid konkluderet, at det ikke kunne svare sig. Det skyldes bl.a. overenskomstkrav til faciliteter og kravene til opbevaring af kemikalier. Man kan heller ikke blande gødning to steder på planteskolen, da det er kompliceret og pladskrævende. At en konkret medarbejder har en meget betydelig transporttid på en bestemt dag kan skyldes mange forhold, der er arbejdsmæssigt begrundet. I dag anvendes den ekstra juletræspakker, der blev anskaffet i perioden, hvor broen var lukket, kun meget lidt. Den er ikke let at sælge, da den er fremstillet til appellantens behov.

Lars Pedersen har som vidne forklaret bl.a., at han er landinspektør i Banedanmark A/S. Han har været involveret i projektet vedrørende Femern-forbindelsen i 2014. Hans opgave var at sikre arealer, så man kunne komme i gang med arbejdet. Dette indebærer også kontakt til lodsejere. Vidnet holdt også et møde med repræsentanter for Kirstineberg A/S. Projektet havde stor betydning for lodsejerne, men ved mange af broerne var der kun fem til seks berørte lodsejere. En enkelt bro i Eskilstrup havde dog væsentlig flere berørte. Man fokuserede fra Banedanmark A/S' side mest på hensynet til trafikafviklingen. Det kunne ikke være anderledes, og det blev også meddelt lodsejerne. Omvendt forsøgte man i et vist omfang at foretage tilpasninger af hensyn til Kirstineberg A/S' virksomhed. Vidnet har ikke været involveret i projekteringen vedrørende Hulemosevej. Uenigheden med Kirstineberg A/S om, hvorvidt der skulle gives omvejerstatning, skyldes alene, at projektet trak ud. Hulemosevej er en kommunevej og den benyttes som offentlig vej. Han kan ikke forholde sig til, at Kirstineberg A/S måtte mene, at det er en intern vej på virksomheden. Vidnet har ikke mulighed for at tage stilling til, om Kirstineberg A/S havde tilrettelagt sin virksomhed på en hensigtsmæssig måde.

Skønsmand Janni Kjær Buchwald Bach har supplerende forklaret bl.a., at hun havde indtryk af, at man hos Kirstineberg A/S kun kørte med en palle ad gangen. Det er dog ikke noget, hun har konkret viden om. Hun har regnet det ud på basis af arealets størrelse sammenholdt med det angivne tidsforbrug på transport. Det ville være lettere at få et overblik, hvis der var en læsserapport. Hvis der faktisk er kørt med seks paller ad gangen, svarer det til, hvad hun ville finde rimeligt. Det er svært at forholde sig til, om den anvendte transporttid er rimelig i forhold til antallet af træer. Det er stadig hendes opfattelse, at det er et

relativt højt timetal, der er registreret på transport. At anvende en skurvogn med brænde-ovn og toilet er en helt gængs måde at operere på i skovdrift, i hvert fald midlertidigt. Selvom man ikke kan have alle funktioner på begge sider af vejen, vil hun anslå, at Kirstineberg A/S kunne have sendt nogle medarbejdere over på den anden side af vejen således, at de i en dag eller to kun løste en bestemt opgave.

Procedure

Kirstineberg A/S har for landsretten gjort gældende, at Kirstineberg A/S har ret til erstatning som følge af, at den naboretlige tålegrænse blev overskredet, da Banedanmark A/S planlagde og gennemførte en midlertidig nedlæggelse af broen over Hulemosevej. Synspunkterne fremført for byretten om erstatning i henhold til Grundlovens § 73, stk. 1, og i henhold til principperne i vejlovens § 48 er ikke særskilt gjort gældende for landsretten.

Det følger af almindelige naboretlige grundsætninger, at en anlægsmyndighed skal begrænse ulemper og gener som følge af anlægsarbejder mest muligt. Heri ligger også for anlægsmyndigheden en pligt til at begrænse det tab, en ejer påføres. Det var ikke nødvendigt at nedrive den gamle bro og lukke Hulemosevej allerede i maj 2014. Nedrivningen kunne og burde tidligst være sket ultimo 2014, og principielt først i februar 2015, herunder henset til, at den nye bro end ikke var færdigprojekteret og valideret før ultimo februar 2015. I maj 2014 vidste Banedanmark A/S end ikke, hvilket arbejde, der skulle udføres, og nedrev desuagtet den gamle bro uden nogen hensyntagen til driften på planteskolen. Banedanmark A/S har ikke godtgjort, at det ville have haft nogen negativ betydning for anlægsprojektet, hvis broen over Hulemosevej først var blevet revet ned ultimo 2014 eller primo 2015. Banedanmark A/S valgte desuagtet at rive broen ned ca. otte måneder før, det helt objektivt var nødvendigt. Ulempene for Kirstineberg A/S ved nedrivningen af broen i maj 2014 oversteg, hvad der ud fra de konkrete forhold med rimelighed må påregnes og i øvrigt var nødvendigt som led i den almindelige samfundsmæssige udvikling på trafikområdet, og Banedanmark A/S kunne, med en bonus pater planlægning, have begrænset disse ulemper og dermed Kirstineberg A/S' tab betydeligt. Banedanmark A/S var eller burde være bekendt med, at planteskoledriften også efter ekspropriationerne i 1958 fortsatte på den afskårne del af ejendommen syd for den nye jernbane, og at broen over Hulemosevej derfor siden 1958 havde været anvendt som driftsvej for den gennemskårne planteskole. Desuden burde Banedanmark A/S vide, at den særligt tidskrævende produktion af juletræer i potte og de særlige krav til værktøjer og produktionsform indebar, at broen over Hulemosevej var og stadig er afgørende for en rentabel drift af planteskolen. Nedrivningen af bro-

en og omvejskørslen oversteg den naboretlige tålegrænse, herunder henset til at der med en bedre planlægning fra Banedanmark A/S' side kunne være undgået en brolukning i 2. halvår 2014, hvor produktionen af juletræerne er mest tidskrævende. Det forhold, at broarbejdet lå fuldstændig stille fra den 29. maj 2014 til primo 2015, udgør en skærpende omstændighed. Ved en senere nedrivning af broen kunne Kirstineberg A/S' tab stort set været undgået. Der bør tillige lægges vægt på, at entreprisen, med Banedanmark A/S' egne ord, i januar 2015 var "fuldstændig ude af kontrol", at Banedanmark A/S allerede fra august 2014 afkrævede entreprenøren dagbøder som følge af forsinkelse, og at der først den 24. februar 2015 forelå en validering af den nye brokonstruktion. Kirstineberg A/S har derfor på naboretligt grundlag krav på erstatning for det tab, som Kirstineberg A/S har lidt, som følge af den unødvendigt lange lukning af broen og den deraf følgende omvejskørsel. Brolukningen har medført ekstraordinære omkostninger for Kirstineberg A/S, som kunne have været undgået eller reduceret væsentligt. Ulemperne udgjorde en helt ekstraordinær omkostning for virksomheden, næsten det dobbelte af virksomhedens overskud i 2014 og 2015. Ved sin erhvervelse af aktiemajoriteten i 2002 i det selskab (nu Kirstineberg A/S), der ejede ejendommen Hulemosevej 23, 4800 Nykøbing F, havde FUTURE INVEST ApS ikke kendskab til planerne om at elektrificere jernbanen og derved lukningen af broen, som fører Hulemosevej over banen, og virksomheden burde heller have haft kendskab hertil. Det forhold, at Banedanmark A/S væsentligt kunne have begrænset det tab Kirstineberg A/S led ved at undgå, at anlægsarbejderne stod stille i 8 måneder, har Taksationskommissionen ikke taget stilling til i sin kendelse af 18. april 2016. Kirstineberg A/S har ved de fremlagte bilag, de afgivne forklaringer og det gennemførte syn og skøn løftet bevisbyrden for, at Kirstineberg A/S har lidt et tab svarende til den principale påstand, og at dette tab ikke kunne være begrænset til et mindre beløb ved etablering af en midlertidig driftsenhed syd for jernbanen.

Banedanmark A/S har for landsretten gjort gældende, at Taksationskommissionens afgørelse er truffet på naboretligt grundlag, og at der ikke er noget grundlag for erstatning begrundet i de naboretlige regler. Erstatning efter de naboretlige regler forudsætter, at Banedanmark A/S' nedlæggelse af jernbanebroen udgør en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Dette er ikke tilfældet, og der er således intet grundlag for at tilsidesætte Taksationskommissionens vurdering af de af appellanten påberåbte gener og det fremsatte erstatningskrav i den anledning. Som anført af Taksationskommissionen er der ikke tale om et indgreb i en særligt beskyttet ret til overkørsel eller færdsel, men derimod alene en midlertidig lukning af en offentlig vej. Der har ikke været foretaget ændringer i ejendommens

adgangsforhold, og der har i hele perioden været fornøden adgang til det offentlige vejnet både fra hovedejendommen og fra de øvrige arealer. Det fremgår klart af retspraksis, at der ved omlægning af det offentlige vejnet som hovedregel ikke ydes erstatning for omvej eller andre ulemper, jf. bl.a. UfR 2001.1446 H og KFE 2006.281. Taksationskommissionen har med rette fundet, at det er uden betydning, at der i UfR 2001.1146 H var tale om omvej til en mindre englod uden driftsøkonomisk betydning, og det er derfor med rette, at Taksationskommissionen har fundet, at de i sagen foreliggende ulemper som følge af den midlertidige lukning ikke har en sådan karakter, at den naboetlige tålegrænse kan anses for overskredet. Der har alene været tale om midlertidige gener i under et år, hvilket ikke overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling. Anlægsperioden var desuden oprindeligt planlagt til at skulle vare 17 måneder og selve brolukningsperioden ca. 13 måneder. Nedlæggelsen har de facto påvirket appellanten i en kortere periode end oprindeligt forudsat. Der er tale om anlægsarbejder på en eksisterende jernbanestrækning, hvor appellanten har valgt at drive sin virksomhed på begge sider af banen via det offentlige vejnet (kommunevejen Hulemosevej). En sådan tilrettelæggelse af appellantens drift er sket på appellantens egen risiko, idet man som grundejer ikke har et retskrav på en bestemt linjeføring i vejsystemet eller fastholdelse af en bestemt vejs gunstige beliggenhed i forhold til den pågældende ejendom eller virksomhed. Det er samtidig alene appellantens risiko, at man løbende har erhvervet yderligere arealer, der er beliggende på hver deres side af jernbanen, og der er således heller ingen erstatningspligt for Banedanmark A/S i anledning af disse senere tilkøbte arealer. Ved vurderingen af den naboetlige tålegrænse skal der ikke tages hensyn til, om appellanten har indrettet sin drift på en måde, der er særlig følsom over for ændringer i det offentlige vejnet.

Kirstineberg A/S' synspunkt om Banedanmark A/S' mulighed for at tilrettelægge broarbejderne anderledes er ikke korrekt. Den midlertidige brolukning var en del af et stort anlægsprojekt, der omfattede en lang række af broarbejder på en længere jernbanestrækning. Tilrettelæggelse af arbejdet på den enkelte bro må i sagens natur foretages på en sådan måde, at arbejdet kan udføres hensigtsmæssig i forhold til det samlede projekt og i forhold til, hvornår der er mulighed for sporspærring mv. Endvidere har der været en række lokale (herunder trafikale) forhold at tage hensyn til i forbindelse med anlægsarbejdets planlægning og gennemførelse. Banedanmark A/S' tilrettelæggelse af anlægsprojektet og den konkrete brolukningsperiode har ikke medført gener for appellanten i et større omfang, end en grundejer må tåle (erstatningsfrit) i forbindelse med gennemførelsen af offentlige anlægsarbejder. Det er Banedanmark A/S' opfattelse, at den konkrete (og interne) planlæg-

ning/gennemførelse af arbejdet slet ikke er relevant for landsrettens bedømmelse af sagen. Den pågældende entreprenørs valg af og udfordringer med konkrete broløsninger eller designs er uden betydning for landsrettens bedømmelse af den naboretlige tålegrænse i forhold til appellanten. Det afgørende er derimod, at Hulemosevej ikke har været lukket i en længere periode end oprindeligt forudsat – og ikke længere end det, som Taksationskommissionen har lagt til grund ved bedømmelse af den naboretlige tålegrænse. Banedanmark A/S har endvidere bestridt Kirstineberg A/S' synspunkt om, at det ikke var nødvendigt at nedrive den gamle bro og lukke Hulemosevej i maj 2014. Synspunktet herom er i øvrigt helt udokumenteret og kan ikke lægges til grund ved landsrettens bedømmelse af sagen. De bilag, der er fremlagt under anken, indeholder i realiteten ikke nye oplysninger i forhold til det for byretten oplyste, jf. forklaringen i byretten afgivet af projektdirektør Klaus S. Jørgensen.

I anden række – og for det tilfælde, at landsretten måtte være uenig med Taksationskommissionens vurdering af den naboretlige tålegrænse – er det gjort gældende, at det under alle omstændigheder alene er gener, der ligger over den naboretlige tålegrænse, der ville kunne erstattes. Tab, der kan henføres til gener under tålegrænsen, skal således bæres af Kirstineberg A/S selv, uanset hvilket tab eller hvilke merudgifter appellanten måtte kunne dokumentere i den pågældende periode. Der vil således under ingen omstændigheder være grundlag for at give appellanten medhold i det fulde påstandsbeløb.

Der er heller ikke grundlag for at tilkende Kirstineberg A/S erstatning til brug for etablering af en juletræspakker/stationær pallepakker. Udgiften hertil er – som anført af Ekspropriationskommissionen – afledt af den midlertidige omvej, hvorfor der med henvisning til ovenstående ikke er grundlag for at tilkende appellanten erstatning herfor. Den pågældende maskine må desuden antages at ville kunne benyttes i appellantens drift fremadrettet, og erstatning for denne udgift ville derfor reelt gå ud over det, der måtte kunne karakteriseres som et tab for appellanten. Banedanmark A/S kan under ingen omstændigheder dømmes til at betale for etableringen af en maskine, der efterfølgende er en fordel i appellantens drift af virksomhed.

For så vidt angår betydningen af det gennemførte syn og skøn har Banedanmark A/S henvist til, at Taksationskommissionen har truffet afgørelse som et uafhængigt tvistløsningsorgan under betryggende processuelle former, herunder efter høring af parterne og efter besigtigelse af den pågældende ejendom. Spørgsmål om erstatning på naboretligt grundlag

har været pådømt af de takserende kommissioner i mange år og må betegnes som en spidskompetence, jf. herved også højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen i UfR 2000 B, side 403 ff., jf. side 412. Det påhviler den part, der anfægter Taksationskommissionen afgørelse at påvise det fornødne sikre grundlag for, at domstolene kan tilsidesætte afgørelsen (herunder kommissionens vurdering af tålegrænsen) og derved tilkende appellanten yderligere erstatning. Denne bevisbyrde har appellanten ikke løftet. Der er navnlig ikke under retssagen ført bevis for, at appellants anvendelse af kommunevejen Hulemosevej (og den omhandlede jernbanebro) nyder en sådan særlig beskyttelse, at ændringer alene kan foretages mod fuldstændig erstatning, jf. grundlovens § 73. Endvidere er der ikke under sagen ført bevis for, at den midlertidige brolukning har medført gener, som ligger ud over det, der må tåles erstatningsfrit som led i samfundsudviklingen. Der er således ikke med det gennemførte syn og skøn fremkommet nye oplysninger, som kan føre til, at retten skal tilsidesætte Taksationskommissionens kendelse. Den af Kirstineberg A/S i retssagen opgjorte merudgift svarer til det udgiftsniveau, som Taksationskommissionen tog stilling til. Appellants forsøg på verificering af egne registreringer eller beregninger af ekstraomkostninger er ikke egnet til at løfte appellants bevisbyrde. De af Kirstineberg A/S opgjorte merudgifter er – uanset at skønsmanden finder priserne ”rimelige og retvisende”, jf. besvarelsen af spørgsmål 1 – ikke udgifter, som Banedanmark A/S er erstatningsansvarlig for. Det gennemførte syn og skøn støtter ikke Kirstineberg A/S’ erstatningskrav, ligesom det af appellanten anførte om virksomhedens driftsforhold mv. heller ikke kan føre til tilsidesættelse af Taksationskommissionens afgørelse.

Der er heller ikke efter et princip om opsat erstatning noget grundlag for at yde appellanten erstatning i anledning af den midlertidige brolukning, i det omfang dette synspunkt fortsat gøres gældende. De efterfølgende tilkøb af arealer, hvorved en større del af produktionen efter det oplyste er blevet (mere) sårbar i forbindelse med arbejder på jernbanen (eller det offentlige vejnet for den sags skyld), er udtryk for forretningsmæssige dispositioner, som appellanten har foretaget for egen risiko.

Landsrettens begrundelse og resultat

For landsretten drejer sagen sig alene om, hvorvidt de driftsmæssige ulemper, som den midlertidige lukning af jernbanebroen Hulemosevej i perioden fra den 26. maj 2014 til den 30. april 2015 har medført for Kirstineberg A/S, overstiger grænsen for, hvad virksomheden med rimelighed måtte påregne som led i den samfundsmæssige udvikling inden for området, herunder størrelsen af en eventuel erstatning herfor.

Jernbaneanlægget og jernbanebroen med kommunevejen Hulemosevej er etableret inden Kirstineberg A/S erhvervede jordlodderne matr.nr. 12do Nagelsti By og 44a Toreby, der sammen med matr.nr. 20s Nagelsti By ligger syd for jernbaneanlægget. Den tidligere ejer fik i 1958 i forbindelse med ekspropriationen til brug for etablering af jernbaneanlægget og jernbanebroen tilkendt en erstatning på 350.000 kr. og fik uden vederlag overdraget arealer på i alt 15.510 m². Erstatningen omfattede ejendomsforringelse og samtlige øvrige ulemper, herunder bl.a. ændrede færdselsforhold og anlæg af nye driftsveje.

Kirstineberg A/S havde inden den midlertidige lukning af jernbanebroen Hulemosevej indrettet sin drift bl.a. således, at personalet transporterede fældede juletræer og materiel til brug for dyrkning m.v. mellem de nordligt og sydligt beliggende jordlodder via jernbanebroen Hulemosevej. Lukningen af jernbanebroen indebar, at Kirstineberg A/S midlertidigt måtte ændre dele af sin sædvanlige drift, da personalet skulle køre omveje for at forbinde de nordligt og sydligt beliggende jordlodder, svarende til yderligere afstande på ca. 2 km på cykel og ca. 2,44 km med traktor. Det er endvidere oplyst, at Kirstineberg A/S i perioden tilkøbte en juletræspakker til brug for arbejdet på de sydligt beliggende jordlodder.

Landsretten finder, at Kirstineberg A/S ikke har kunnet forvente eller var stillet i udsigt, at anvendelse af jernbanebroen Hulemosevej kunne inddrages i driften af virksomheden, uden at der i perioden fra 1958 og fremefter ville ske indgreb i den kommunale vej og jernbaneanlægget, herunder ved en midlertidig lukning af jernbanebroen Hulemosevej. Landsretten har herved navnlig lagt vægt på, at jernbanebroen Hulemosevej er en del af en kommunal vej, som sammen med jernbaneanlægget er etableret før Kirstineberg A/S erhvervede matr.nr. 12do Nagelsti By og 44a Toreby, der sammen med matr.nr. 20s Nagelsti By ligger syd for jernbaneanlægget.

Den midlertidige lukning af jernbanebroen Hulemosevej er en del af det omfattende infrastrukturelle projekt vedrørende etablering af Ringsted-Femern jernbaneforbindelsen. Landsretten finder, at Kirstineberg A/S ikke har godtgjort, at den tidsmæssige udstrækning af lukningen af jernbanebroen oversteg, hvad der kunne anses for rimeligt inden for projektets overordnede planlægningsmæssige rammer. Oplysningerne om den arbejdstilrettelæggelse, der har været foretaget i forbindelse med anlægsarbejderne vedrørende broen på Hulemosevej, herunder den omstændighed at arbejdet har ligget stille i en lang periode inden for den afsatte tidsmæssige ramme for projektet, kan i lyset af det oplyste om hensy-

net til afviklingen af det samlede projekt og andre projekter, således som det er forklaret af vidnet Klaus Studstrup Jørgensen og fremgår af planlægningsmaterialet, herunder udbudstidsplanen, ikke føre til en anden vurdering af sagen.

Landsretten stadfæster derfor efter det ovenfor anførte byrettens dom, i det omfang dommen er anket.

Efter sagens udfald skal Kirstineberg A/S betale sagsomkostninger for landsretten til Banedanmark A/S med i alt 45.000 kr. Beløbet omfatter udgifter til advokatbistand ekskl. moms. Ved fastsættelsen af beløbet er der ud over sagens værdi taget hensyn til sagens karakter, og at der under ankesagen er stillet supplerende spørgsmål til skønsmanden. Kirstineberg A/S skal endeligt afholde udgifterne til det supplerende syn- og skøn.

T h i k e n d e s f o r r e t:

Byrettens dom stadfæstes, idet omfang den er påanket.

I sagsomkostninger for landsretten skal Kirstineberg A/S betale 45.000 kr. til Banedanmark A/S.

Det idømte skal betales inden 14 dage efter denne doms afsigelse.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

(Sign.)

— — —
Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den