

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro Cityring

265. hæfte

Supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning den 26. februar 2018

Metrostation Frederiksberg Allé

Mandag den 26. februar 2018 kl. 9.00 samledes kommissionen i Avenue T (teateret), Frederiksberg Allé 102, 1820 Frederiksberg C. for at afholde en supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning i anledning af en Metro Cityring, jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer.

Til stede var kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Helle S. Andersen*, de af transport-, bygnings- og boligministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Leif Luxhøj-Pedersen* og *Helge Sølggaard*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Anders Pedersen* og *Frants Hagen Hagensen*.

Som repræsentant for Frederiksberg Kommune mødte *Peter Schøller Rasmussen*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Søren Kjerside Hansen*.

For Metroselskabet I/S mødte landinspektør *Jesper Nielsen*, civilingeniør *Katrine Falbe-Hansen*, advokat *Michael Borring Andersen* og advokat *Hanne Mølbeck*, Bech-Bruun.

Protokollen førtes af specialkonsulent *Pia Pals*.

Endvidere mødte fra kommissariatet chefkonsulent *Sine Haldrup Kjeldsen*.

Kommissarius fremlagde brev af 6. februar 2018 Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, hvori der er givet bemyndigelse til at nedsætte en ekspropriationskommission til afholdelse af de kombinerede besigtigelses- og ekspropriationsforretninger. På baggrund heraf afholdes en supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning.

Kommissarius fremlagde endvidere Fortegnelse nr. 2, Supplerende besigtigelse, Frederiksberg Allé, Nr. 2,

Frederiksberg Kommune, med tilhørende oversigts- og ekspropriationsplaner, ARL-0-AR-EKSP-Fba-FOR-013, ver. 2.0, dateret 15. januar 2018 med tilhørende Besigtigelses- og Ekspropriationsplan – Frederiksberg Allé, Tegning ARL-0-AR-EKSP-Fba-TGN-332, ver. 2.0, dateret 5. januar 2018.

Følgende passerede:

Supplerende besigtigelse

Kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Metroselskabet I/S fremlagte projekt med de eventuelle ændringer og bemærkninger ekspropriationskommissionen finder er nødvendige. Såfremt projektet kan godkendes vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget i umiddelbar forlængelse af besigtigelsen.

Metroselskabet I/S repræsentant oplyste, at den nærmere grund til, at der skal afholdes supplerende besigtigelsesforretning er, at det har vist sig nødvendigt at ændre beskyttelseszonen omkring metroanlægget på nogle af strækningerne mellem metrostationerne fra 17 meter til 25 meter. Dette betyder, at to ejendomme, Gl. Kongevej 169 og 165 A-B, som ikke tidligere har været besigtiget, nu også skal have pålagt servitut om metro.

Forudsætninger

For en nærmere beskrivelse af projektet, herunder forudsætninger for etablering af Cityringen (lovgrundlag, baggrund for Cityringen og kommunal planlægning og tilladelser) samt generel projektbeskrivelse (stationer og skakte, udførelse samt trafik- og ledningsomlægninger m.m.), henvises til udskrift af ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokoller 4. hæfte

af 16. juni 2009 (med henvisning til 2. hæfte af 3. juni 2009) og 19. hæfte af 10. december 2009.

Projektbeskrivelse

Særligt for strækningen Frederiksberg – Frederiksberg Allé

Det fremlagte projekt for etablering af Frederiksberg Allé station udgør en del af det samlede projekt for etablering af Cityringen.

Der er d. 24.-25. november 2009 afholdt besigtigelsesforretning for Frederiksberg Allé, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser v/Platanvej". Den 3. marts 2010 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg Allé på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg Allé nr. 1". Der er efterfølgende d. 12. september 2012 afholdt henholdsvis supplerende besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser Frederiksberg Allé nr. 1" og ekspropriationsforretning på baggrund af "Arealfortegnelse Frederiksberg Allé nr. 3".

Ved førstnævnte besigtigelsesforretning blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut omfattende en 17 m bred beskyttelseszone omkring den borede tunnel.

Beskrivelse af anlægsarbejder ved Frederiksberg Allé

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Frederiksberg Allé. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede "Forslag til Tekniske bestemmelser v/Platanvej" og "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser Frederiksberg Allé nr. 1".

Ved besigtigelsesforretningerne i 2009 var beskyttelseszonen omkring metroanlægget på strækningerne mellem metrostationerne fastlagt til 17 meter målt fra tunnelrørens centerlinje.

Det har efterfølgende ved nye beregninger vist sig nødvendigt at udvide beskyttelseszonen omkring de dele af metrotunnellerne, som ikke i deres helhed er beliggende i det dybtliggende stabile kalklag. Beskyttelseszonen udvides på disse strækninger til 25 meter målt fra tunnelrørens centerlinje.

For strækningen omkring stationen Frederiksberg Allé er beskyttelseszonen udvidet på den nordligste del af strækningen fra Frederiksberg Station til stationering 12.433 v.s /12.447 h.s.

Udvidelsen af servitutzonen indebærer, at to ejendomme, som ikke tidligere har været besigtiget, nu skal have pålagt servitut om metro.

Der var ingen bemærkninger hertil.

Kommissionens overvejelser og beslutninger

Kommissionen godkendte herefter det fremlagte projekt, idet der fastsættes følgende særlige bestemmelser:

Særlige bestemmelser:

Særlige bestemmelser:

Cityringens stationering begynder i st. 0 ved København H metrostation i retning mod Rådhuspladsen og videre rundt mod uret.

Stationeringen er vist på oversigts- og besigtigelsesplaner og er anvendt i de særlige bestemmelser.

Følgende forkortelser er brugt som betegnelse for stationeringsside:

h.s. = højre side

v.s. = venstre side

b.s. = begge sider

Den enkelte ejendom er stationeret i forhold til dens samlede udstrækning på planerne.

Ejendomme

St. 12.320 – 12.347 v.s.

Matr. nr. 47bd, Frederiksberg, Gl. Kongevej 169

Ejendommen har ikke tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende indgreb på ejendommen:

Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

St. 12.359 – 12.402 v.s.

Matr. nr. 47u, Frederiksberg, Gl. Kongevej 165A-B

Ejendommen har ikke tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende indgreb på ejendommen:

Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

Ekspropriation

Kommissarius fremlagde brev af 20. januar 2010 fra Transportministeriet samt brev af 6. februar 2018 fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet indeholdende de fornødne bemyndigelser til at foretage ekspropriation.

Kommissarius fremlagde endvidere Arealfortegnelse Frederiksberg Allé, nr. 6, ARL-0-AR-EKSPR-Fba-FOR-012, vers.nr. 2.0 af 15. januar 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-311, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-321, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-331, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-332, ver. 3.0.

Bilag 1 Servitut om boret tunnel

Bilag 2, Servitut om metroens sikkerhed

ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-201, ver. 2.0,

ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-203, ver. 3.0,

ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-204, ver. 2.0.

Bilag 3 Servitut om metrostationens tilstedeværelse og stationsplads

ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-201, ver. 2.0,

ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-202, ver. 3.0,

Bilag 4 Servitut om brugsret

ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-205, ver. 3.0

Metroselskabet I/S fremlagde på ekspropriationsforretningen endvidere ændret bilag 1 til Arealfortegnelse, Frederiksberg Allé nr. 6 (Servitut om boret tunnel). I servitutens kapitel 3, § 3, 2. linje om Dybdebe-grænsning/udgravning er udtrykket ”pæleramning” ændret til ”etableres pæle”. Ændringen vedrører samtlige ejendomme, som er berørt af servitut om boret tunnel.

Efterfølgende har Metroselskabet den 19. marts 2018 fremsendt yderligere en supplerende ændring til bilag 1, hvor der er foretaget nogle ændringer, som alene er af sproglig/grammatisk karakter.

Endvidere fremlagde Metroselskabet I/S ved ekspropriationsforretningen et notat om ændret koteYT for en række ejendomme vedrørende tunnelservitutten. Ændringerne vil blive beskrevet i de følgende under de enkelte løbenumre.

Da der er tale om forholdsvis mange rettelser til den fremlagte fortegnelse, og da der efterfølgende skal fremsendes skriftlige erstatningsforslag til alle berørte ejere, er det efterfølgende aftalt, at Metroselskabet skal udarbejde en version 3.0 af fortegnelsen med de på forretningen fremlagte rettelser. Ved fremsendelse af de skriftlige erstatningsforslag til ejerne skal medsendes uddrag af den rettede fortegnelse (version 3.0), og den rettede (version 3.0), vil efterfølgende blive betragtet som den ved ekspropriationsforretningen benyttede fortegnelse.

Fremkomne bemærkninger på det indledende møde

Metroselskabet gennemgik projektet og oplyste om baggrunden for pålæg af servitutter på naboejendommene. Det skal sikres, at der i fremtiden ikke forekommer aktiviteter, der nedsætter sikkerheden for metroen og dens brugere. Det blev oplyst, at formålet med servitutterne ikke er at hindre nyopførelse af byggeri eller til- og ombygning af ejendommene, der pålægges servitut, men at sikre at byggeri på ejendommene sker i en dialog mellem ejerne og Metroselskabet.

Metroselskabet oplyste, at servitutterne er udformet efter samme principper som ved de tidligere metroeta-per. Overordnet set er belastningsbestemmelserne og udgravningsbestemmelserne på ejendommene over metroanlægget lempet i forhold til tidligere bestemmelser, hvilket bl.a. skyldes, at Cityringen udføres i en teknisk forbedret konstruktion.

Som følge af erfaringer fra byggeaktiviteter m.v. på ejendomme omkring de eksisterende metrostrækninger indeholder de nye servitutter bestemmelser om vibrationspåvirkninger fra arbejder på de omkringliggende ejendomme. Bestemmelserne svarer til de generelle vejledninger for beskyttelse af bygningsskader i forbindelse med vibrationsgenerende arbejde angivet i Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 ”Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø”. Grænseværdien på 5 mm/s er almindeligvis anvendt som standardgrænseværdi for vibrationer i forhold til boliger og kontorbyggeri og benyttes i de nye servitutter af hensyn til beskyttelse af tekniske installationer i metroens stationer og skakte. For industribygninger og infrastrukturanlæg er standardgrænseværdien 20 mm/s. Denne værdi anvendes i forbindelse med metroens tunneler.

Metroselskabet oplyste endvidere, at servitutbestemmelserne for mange ejendomme er så lempelige, at de i et vist omfang giver mulighed for at opføre yderligere etager på ejendommen, opsætte altaner, udgrave

kælderen, etablere parkeringspladser og tilplante gårdmiljøer. Herudover vil ejerne i mange tilfælde kunne opnå dispensationer fra servitutbestemmelserne, men dette vil kræve, at der fremsendes ansøgning herom, og at man går i dialog med Metroselskabet om at få fastlagt nærmere vilkår for sådanne dispensationer.

Metroselskabet gennemgik herefter de enkelte servitutter:

Servitut om metroens sikkerhed

Det fremgår af de til arealfortegnelsen tilhørende tegningsbilag, hvilke ejendomme der er berørt af de enkelte bestemmelser i nedenstående. Tegningsbilagene angiver den enkelte zones udstrækning.

Metroselskabet fremlagde revideret bilag til Servitut om boret tunnel (tegningsbilag: ARL-0-AR-EKSPR. Fba-TGN-332, ver. 3.0.). Ændringen bestod i, at overgangen fra 17 m zonen til 25 m zonen er tegnet en smule anderledes, hvilket har konsekvens for arealudstrækningen af zonen på enkelte ejendomme.

Servitut om boret tunnel. Servitut om boret tunnel omfatter bestemmelser om belastningsbegrænsning, dybde-/ udgravningsbegrænsning og vibrationsbegrænsning. (Omfatter ca. 59 ejendomme i Arealfortegnelse, Frederiksberg Allé Nr. 6).

Belastningsbegrænsningen betyder, at arealet inden for en afstand af 17 eller 25 meter fra midten af nærmeste tunnelrør ikke må belastes med mere en 120 kPa, svarende til belastningen fra en 6-7 etagers bygning.

Bestemmelsen gælder dog kun ved nyopførelse af bygninger. Eksisterende konstruktioner kan blive stående på ejendommene, ligesom genopførelse af eksisterende konstruktioner er tilladt.

Dybde-/ udgravningsbegrænsningen betyder, at der inden for en afstand af 17 eller 25 meter fra midten af nærmeste tunnelrør ikke må graves dybere end ned til 8 meter under terræn eller bores eller etableres pæle længere ned end til 5 meter over tunnelrørens over-side. I større afstand end 8 meter fra tunnelrørens centerlinje kan der dog altid etableres pæle, når der forinden er fremsendt en nærmere specificeret skriftligt dokumentation til Metroselskabet herom og Metroselskabet skriftligt har meddelt godkendelse heraf.

Vibrationsbegrænsningen betyder, at der inden for en afstand af 17 eller 25 meter ikke må udføres arbejder, der kan påføre metrokonstruktionen vibrationer med hastigheder på mere end 20 mm/s målt det mest kritiske sted. Der skal af ejeren foretages en vurdering af,

hvorvidt grænseværdien vil blive overskredet inden et vibrationsgenererende arbejde iværksættes. Denne vurdering skal fremsendes til Metroselskabet til skriftlig godkendelse. Metroselskabet kan som vilkår for godkendelse af sådanne arbejder kræve monitoring iværksat.

Bestemmelserne svarer til de generelle vejledninger for beskyttelse af bygningsskader i forbindelse med vibrationsgenererende arbejde fra Miljøstyrelsens retningslinjer jf. ovenfor.

Servitut om metrostation Servitut om metrostation omfatter bestemmelser om belastningsbegrænsning, dybdebegrænsning, vibrationer, oplag, gasledninger, ledninger med brandfarlige væsker, vagabonderende strømme og beplantning.

Denne servitut pålægges de stationsnære ejendomme.

Belastningsbegrænsning (jf. tegning. ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-311, ver. 2.0): I zonen (A1) over metrokonstruktionen og op til 2 m fra yderkant af denne/5 m fra yderkant af ikke-dybe konstruktioner tillades ikke en belastning på over 20 kPa, hvilket svarer til belastningen fra en let bygning på ca. 2 etager på jorden uden kælder. Hvis ejendommen også har kælder, eller der udgraves til kælder, er der mulighed for at belaste den med yderligere etager end de ca. to nævnte. Der udover tillades en midlertidig belastning på 800 kN (svarende til 80 tons) fx et støtteben på en kran. Den midlertidige belastning må dog ikke finde sted samtidig med den permanente belastning eller trafik.

I zonen fra 2 m fra yderkant konstruktionen og ud til 22 m derfra (A2) tillades en belastning på 120 kPa svarende til belastningen fra en 6-7 etagers bygning. Udover 120 kPa tillades en midlertidig belastning på 1500 kN (svarende til 150 tons).

Dybde-/ udgravningsbegrænsning (jf. tegning ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-321, ver. 2.0): Det bemærkes at der for hver enkelt ejendom er angivet en terrænkote eller en maksimal udgravningskote.

I zonen over metrokonstruktionen (B1) tillades udgravning til specifikt angivet kote. Der kan dog håndgraves til oversiden af metrokonstruktionen.

I zonen op til 5 m fra ikke-dybe dele af metrokonstruktionen (B2) tillades udgravning ind til 8 m under terræn, så længe det sikres, at jord- og vandtryk på metrokonstruktionen ikke ændres mere end ved uafstivet udgravning op til 2,5 m under terræn.

I zonen op til 32 m fra yderkant af den dybtliggende metrokonstruktion (B3) tillades tilsvarende udgravning til 8 m under terræn, så længe det sikres, at jord- og vandtryk på metrokonstruktionen ikke ændres mere end ved uafstivet udgravning op til 5 m under terræn.

I zonen op til 32 m fra yderkant af den dybtliggende metrokonstruktion og hen over tunnel og op til 8 m fra centerlinje tunnelrør (B3T) tillades udgravning til specifikt kote – 5 m over tunnelrørens overside.

Nedenstående bestemmelser vedr. vibrationer, oplag, gasledninger, ledninger med brandfarlige væsker, vagabonderende strømme/potentialudledning samt beplantning relaterer til tegning ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-331, ver. 2.0.

Vibrationsbegrænsning betyder, at ejeren forinden iværksættelse af vibrationsgenererende arbejder inden for en afstand af 30 meter målt vandret fra yderkant af den underjordiske metrokonstruktion skal foretage en vurdering af, hvorvidt grænseværdien for vibrationer vil blive overskredet. Vurderingen skal fremsendes til Metroselskabet til skriftlig godkendelse. Metroselskabet kan som vilkår for godkendelse af sådanne arbejder kræve monitoring iværksat.

Ved anlægsaktiviteter som ramning eller vibrering af spuns eller pæle samt sprængninger, skal metroens station monitoreres. Sædvanlige mindre vedligeholdelsesarbejder og mindre anlægsarbejder som fx etablering af flisebelægninger på gang- og opholdsarealer, er ikke omfattet af servituten.

Bestemmelserne svarer til de generelle vejledninger for beskyttelse af bygningsskader i forbindelse med vibrationsgenererende arbejde fra Miljøstyrelsens retningslinjer jf. ovenfor.

Bestemmelser om oplag betyder, at der inden for en afstand 6 meter fra yderkanten af den underjordiske metrokonstruktion ikke må anbringes tanke til opbevaring af brandfarlige væsker eller ledninger til sådanne tanke eller tankstationer. Inden for 30 m må der ikke placeres underjordiske tanke til opbevaring af brandfarlige væsker, ledninger til sådanne eller tankstationer.

Bestemmelser om gasledninger betyder, at der inden for en afstand af 30 meter målt vandret fra den underjordiske metrokonstruktion ikke må placeres gasledninger med overtryk over 4 bar. Gasledninger med et overtryk på maksimalt 4 bar kan etableres efter forudgående godkendelse. Der kan etableres udendørs gasledninger med et overtryk på maksimalt 0,026 bar

uden Metroselskabets godkendelse, såfremt indvendig diameter er maksimalt 70 mm.

Bestemmelser om ledninger med brandfarlige væsker betyder, at der inden for en afstand af 30 meter målt vandret fra kanten af den underjordiske metrokonstruktion ikke må placeres ledninger til transport af brandfarlige væsker med et flammepunkt på 21 grader celsius eller derunder.

Bestemmelser om vagabonderende strømme/potentialudledning betyder, at der inden for 1 meter fra ydersiden og oversiden af metrokonstruktioner ikke må etableres konstruktioner, installationer mv., der er elektrisk ledende. Tilgængelige dele tilsluttet andet jordingsystem end Metroens jordingsystem må ikke anbringes nærmere end 2,5 meter fra tilgængelige ledende dele tilsluttet Metroens jordingsystem. Udledningssystemer mellem de to jordingsystemer må ikke etableres.

Bestemmelser om beplantning betyder, at inden for en afstand for 30 meter fra den underjordiske metrokonstruktion kan beplantning forlanges fjernet, hvis det vurderes at være til fare for Metroens passagerer eller drift. I fælde af beskæring eller fældning skal der træffes sikkerhedsforanstaltninger således at personer der opholder sig ved metroen eller på stationspladsen ikke bringes i fare.

Ved opstilling af kraner, øvrige arbejdsredskaber, konstruktioner, anlæg master mm både permanent og midlertidigt skal der træffes sikkerhedsforanstaltninger således, at der ikke kan ske nedstyrtning af last mv. til fare for personer, som opholder sig på stationen eller på stationspladsen.

Særlig servitut om Metroens sikkerhed (Bilag 2 til Arealfortegnelsen) samt servitut om Metroens tilstedeværelse og stationsplads (Bilag 3 til Arealfortegnelsen), vedrører ejendommen Frederiksberg Allé 41, 1820 Frederiksberg C. (Lb.nr. Ptv-023).

Servitut om brugsret

Metroselskabet fremlagde revideret bilag til Servitut om brugsret (tegningsbilag: ARL-0-AR-MSERV-Fba-TGN-205, ver. 3.0. Ændringen bestod i at Adgangs- og arbejdsareal U er blevet reduceret.

Servitut om vilkår for brugsret pålægges fire ejendomme (lb.nre. Ptv-024, Ptv-025, Ptv-026 og Ptv 027) og betyder, at ejendommene har en eksklusiv og begrænset ret til at anvende nogle arealer, som i en tidligere arealfortegnelse er eksproprieret til anlæg af den underjordiske metrostation.

”Til Servitut om brugsret tilføjes under kap. 4.

Stk. 2. Enhver form for bebyggelse af brugsretsarealet samt specifik funderingsmetode skal skriftligt godkendes af Metroselskabet inden opførelse.

Stk. 3. Brugsretshaveren skal under projektering af byggeri særligt iagttage de hensyn, der skal tages for byggeri over metrokonstruktionen – herunder hensyn til beskyttelsesmembranen.

Stk. 4. Metroselskabet har ret til at føre tilsyn med eventuelt byggeri i byggefasen.

For så vidt angår de enkelte typer af servitutter, servitut om boret tunnel, servitut om metroens sikkerhed, servitut om metroens tilstedeværelse og stationsplads samt servitut om brugsret henvises til henholdsvis bilag 1, bilag 2, bilag 3 og bilag 4 i arealfortegnelsen.

I servitutterne henvises/ refereres flere steder til en nærmere angiven ”kote”. Koterne i ovennævnte servitutter er højdeangivelser i forhold til normalvandstanden i 1990 (højdesystem DVR90 – ”Dansk vertikal Reference 1990”). På strækningen omkring Frederiksberg Allé er terrænkoten typisk 6-12 meter over middelvandstanden.

På forespørgsel om muligheden for at få dispensation til at opføre bygninger med flere etager end de nævnte ca. 6-7 etager, der svarer til servitutternes belastningsbegrænsning på 120 kPa, svarede Metroselskabet, at det vil komme an på konkrete forhold ved den enkelte ejendom. Man kan f.eks. forestille sig, at en dispensation vil kunne gives under vilkår af, at der foretages supplerende fundering.

I tilknytning hertil oplyste Metroselskabet, at der allerede er meddelt dispensationer til flere etager ved nybyggeri fx ved Madkulturens Hus, Frederiksberg Allé 41.

En beboer stillede spørgsmål om, hvorledes man skal forholde sig i tilfælde af oversvømmelse i kældre i forbindelse med anlægsarbejderne ved metroarbejdet.

Metroselskabet svarede hertil, at dette var et forsikringsmæssigt spørgsmål. Metroselskabet varetager i øvrigt alle spørgsmål om byggeskader.

En repræsentant spurgte til, hvorledes vibrationer mm. vil blive, når Cityringen er i drift.

Metroselskabet svarede hertil, at man skal rette henvendelse til Metroselskabet, hvis der sker sådanne skader. Det er i første omgang et forsikringsmæssigt spørgsmål, og ikke et spørgsmål, der skal forelægges

ekspropriationskommissionen. Metroselskabet varetager i øvrigt alle spørgsmål om byggeskader.

En repræsentant spurgte til, hvorledes vibrationer mm. vil blive, når Cityringen er i drift.

Metroselskabet svarede hertil, at det er Miljøstyrelsens vejledning og grænseværdier, der gælder, ligesom dette også gælder for den nuværende metro.

En beboer fra Carit Etlars Vej 10 anmodede i den forbindelse at få tilsendt måleresultater fra Metroselskabets monitorering af ejendommen. Metroselskabet vil sende det pågældende materiale til vedkommende.

Beboerne blev i den forbindelse opfordret til at kontakte Metroselskabet, hvis man oplevede vibrationer fra Cityringens drift mm., herunder testkørsler og materialtransporter.

Metroselskabet henviste til, at der snarest muligt vil blive udsendt en pjece ”Hvad må man som naboen til Metroen”, som overordnet gennemgår bestemmelser og begrænsninger i forbindelse med servitutpålæg på naboejendomme til den underjordiske del af Københavns Metro.

Metroselskabet oplyste endeligt, at der sammen med erstatningsforslaget vil blive fremsendt en arealfortegnelse for den pågældende ejendom med de omtalte ændringer, herunder en ny tegning. (tegningsbilag. ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-332, ver. 3.0).

Kommissionen

Det bemærkes indledningsvis, at indholdet og omfanget af servitutbestemmelserne, der bliver pålagt de enkelte ejendomme først og fremmest afhænger af to forhold: typen af metrokonstruktion, der skal beskyttes og hvor langt, der er fra ejendommen til den pågældende metrokonstruktion.

Kommissionen har i forbindelse med pålæg af de tidligere metroservitutter i 1998-2003 fastlagt nogle principper for erstatningsfastsættelsen. Der henvises til praksis fra tidligere, herunder forhandlingsprotokollen for Anlæg af Ørestadsbanen bl.a. 3., 37., 48., 51. og 52. hæfte, forhandlingsprotokollen for Anlæg af Frederiksbergbanen, bl.a. 3., 30., 32. og 36. hæfte. Der henvises endvidere til forhandlingsprotokollen vedrørende pålæg af servitutter for transfertunnel og metrotrappe ved Nørreport Station, 1. hæfte, fra forretningen den 13. november 2017. Endelig henvises til ekspropriationskommissionens ankeinstans taksationskommissionens afgørelser i tre sager, alle vedrørende Ørestadsbanen, KFE 98.303, KFE 01.274 og TA I 6/03.

For så vidt angår behandlingen af de tidligere metroservitutter har ekspropriationskommissionen tilbage i 1998-2003 bl.a. angivet følgende betragtninger (udpluk):

Servitutrettighederne over de berørte ejendomme erhverves i form af en ekspropriation, hvoraf følger, at der skal udbetales erstatning for ethvert tab, der forårsages ved servitutpålægget. Forårsager servitutpålægget intet tab, er der ingen krav på erstatning.

Det almindelige udgangspunkt for afgørelse af dette spørgsmål vil være, om der ved servitutpålægget sker nogen begrænsning i opretholdelse og vedligeholdelse af den bestående tingenes tilstand eller en sandsynlig fremtidig udnyttelsesmulighed. Dersom der ikke bliver sådanne begrænsninger, således at servitutpålægget ikke indebærer noget tab, der skal erstattes, finder Kommissionen, at der i relation til servitutpålægget alene bliver tale om at yde en mindre erstatning for den ulempe, som selve tinglysningen af servitutten medfører.

Det er Kommissionens opfattelse, at der - med ganske få undtagelser - ikke ved pålæg af servitutterne er sket en værdiforringelse af ejendommene. Den regulering, som allerede gælder for udnyttelsen af de ejendomme, der pålægges servitut til beskyttelse af Metro's stationer og skakte m.v., indebærer, at metrobeskyttelsesservitutten i realiteten kun lægger meget begrænsede restriktioner på langt de fleste af de berørte ejendomme. Yderligere udnyttelse, eller anden udnyttelse, er i meget betydelig grad begrænset af en række andre forhold og anden retlig regulering end metrobeskyttelsesservituttens tilstedeværelse. Det gælder således med hensyn til Kommuneplanens generelle begrænsning om byggeri i højden - at der højst må bygges 4-5 etager i de historiske bydele og 5-6 etager i brokvartererne - hvortil kommer planbestemmelser om bebyggelsesprocenter, hvis helt overvejende træk er, at den meget omfattende udnyttelse, der finder sted vedrørende de enkelte ejendomme, udelukker yderligere byggeri. Endelig sætter fredningsbestemmelser og bestemmelser om bevaringsværdighed i sig selv klare begrænsninger for byggeri og ændringer af eksisterende tilstande. Servitutten forhindrer ikke, at der kan genopføres et byggeri der svarer til det eksisterende på de berørte ejendomme.

Endelig skal det nævnes, at der for flere af ejendommene tillige kan anlægges en fordelsbetragtning på grund af den attraktive beliggenhed nær ved metrostation med fin forbindelse til Københavns Centrum m.v.

Kommissionen har desuden lagt vægt på følgende generelle forhold i forbindelse med de enkelte typer af servitutter:

Belastningsbestemmelsen omfatter nettobelastning i forhold til frit ubebygget areal. Hvis der er kælder eller sker udgravning til kælder, kan den vægt, som undergrunden lettes for, udnyttes til byggeriet. Endvidere er det oplyst fra anlægsmyndighedens side, at det er uden problem at ombygge eksisterende tagetage til beboelse under eksisterende tagkonstruktioner, ligesom der uden dispensation fra belastningsbestemmelserne kan udføres renovering af eksisterende altaner, opsætning af nye lette altaner, d.v.s. altaner udført i materialer som stål og aluminium, etablering af elevatortårne, samt etablering af let facadebeklædning, forudsat at eventuelle øvrige restriktioner overholdes. Det er i relation til servituttens bestemmelser om genopførelse af eksisterende bebyggelse på ejendommene præciseret, at der vil blive givet dispensation til opførelse af et tilsvarende byggeri, uanset om den genopførte bebyggelse som følge af ændringer i gældende bygningsnormer el. lign. måtte blive tungere end den nuværende og derved kommer i konflikt med servituttens belastningsbestemmelser. Der er endvidere oplyst, at bygherren ved væsentlige om- eller tilbygninger normalt til brug for byggesagsbehandling eller af hensyn til sin egen projektering vil skulle tilvejebringe en dokumentation, der tillige vil være fyldestgørende til behandling af en ansøgning om dispensation. Bygherren vil derfor i disse tilfælde typisk ikke skulle afholde særlige omkostninger hertil.

Udgravninger

I zoner, hvor der ikke må foretages udgravninger, er der fastsat en bagatelgrænse, således at det i de fleste af disse zoner alligevel er muligt at udgrave 5 m³ ned til 1 m under terræn. Der er desuden i bestemmelsen om udgravning nu tilføjet, at eksisterende konstruktioner kan genopføres, idet den påtaleberettigede om fornødent vil meddele dispensation hertil. Bestemmelserne om afstivning af byggegruber er de samme almindelige regler, der gælder for byggegruber i bygge- og arbejdsmiljølovgivningen. Bestemmelserne er medtaget for at henlede opmærksomheden på de underjordiske konstruktioner. Der kan dispenseres fra bestemmelserne om udgravninger, såfremt det kan dokumenteres, at overskridelsen af bestemmelserne om udgravninger ikke nedsætter sikkerheden for metroen og dens brugere.

Oplag

Kældertanke betragtes ikke som underjordiske, hvis blot man umiddelbart kan inspicere tankens bund. Det er oplyst, at der ikke i forbindelse med anlægsmyndighedens henvendelser til lodsejerne er fremkommet oplysninger om, at der på ejendommene findes tankanlæg, som er i strid med servitutten. Der kan dispenseres ved anlæg af tankstationer, hvis en række krav er overholdt.

Ledninger, brandfarlige gasser

Kravene rammer i praksis ikke de normale gasledninger til ejendomme i kommunen. Da der ikke forventes problemer i praksis vil der normalt ikke være behov for dispensation.

Ledninger, brandfarlige væsker

Forbuddet omfatter kun brandfarlige væsker med flammepunkt under 21 grader celsius. Petroleum og fyringsolie er derfor ikke omfattet af forbuddet.

Bestemmelsen er rettet mod fremtidige systemer til transport af brandfarlige væsker, der svarer til det nuværende gasledningssystem. Sådanne systemer findes næppe i Danmark i dag. Der er mulighed for dispensation.

Potentialudledning

Da det kun er de nærmeste 8 m i forhold til metroen, at der er restriktioner, er der altid mulighed for at jorde eventuelle installationer et andet sted på grunden.

Beplantning / kraner / konstruktioner

Det er præciseret, at servitutens bestemmelse om beplantning, kraner/konstruktioner o.l., ligesom servitutbestemmelserne i øvrigt, gælder for installationer på selve den enkelte lodsejers egen ejendom og ikke for det, som fx. foretages på eller fra offentligt gadeareal. Her gælder regler, som aftales med vejmyndigheden, som varetager de krav, der stilles i forhold til metrokonstruktionerne. Det er endvidere oplyst, at fx. sikkerhed ved opstilling af stilladser aktuelt er reguleret af andre retsregler, der er mindst lige så restriktive som metroservitutens bestemmelser. Når nærværende servitut desuagtet ønskes pålagt disse ejendomme, beror det på, at det er nødvendigt for at sikre konsistens i det sikkerhedskoncept, hvorpå den tekniske udformning af Metroen er baseret, at man har regler af det foreslåede indhold at falde tilbage på, såfremt kravene i den nugældende offentligretlige regulering skulle blive lempet.

Kommissionens vurderinger

Som nævnt under de generelle forhold er det Kommissionens opfattelse, at der - med ganske få undtagelser - ikke ved pålæg af servitutterne er sket værdiforringelse af ejendommene. Da servitutpålægget ikke indebærer noget tab, der skal erstattes, finder Kommissionen, at der i relation til servitutpålægget alene bliver tale om at yde en mindre erstatning for den ulempe, som selve tinglysningen af servitutten medfører.

For tunnelservitutten fastsættes en erstatning på 1.000 kr. (servitutbestemmelser om belastning og/eller udgravning).

For de ejendomme, der ikke pålægges bestemmelser om oplag, ledninger og potentialudledning finder Kommissionen, at ulempeerstatningen som hovedregel passende vil kunne fastsættes til 1.000 kr. svarende til, hvad der er fastsat for de almindelige tunnelservitutter. For ejendomme, der pålægges bestemmelser om oplag, ledning m.v., men ikke om belastning og udgravning, er erstatningen ligeledes fastsat til 1.000 kr. Hvis der er bestemmelser for begge kategorier er erstatningen fastsat til 2.000 kr.

Kommissionen er dog opmærksom på, at servitutens tilstedeværelse kan medføre visse mindre ulemper fremover, idet tilstedeværelsen fordrer en vis agtpågivenhed fra ejernes side og evt. henvendelse til den påtaleberettigede ved større ændringer på ejendommen.

Kommissionen finder, at der for visse ejendomme foreligger nogle særlige forhold vedrørende begrænsninger i belastninger og udgravninger, som bør udløse en noget større ulempeerstatning end anført ovenfor. Kommissionen har (som hovedregel fundet), at der i disse tilfælde bør ydes et beløb på 5.000 kr. (ud over den almindelige erstatning på 1.000 kr. eller 2.000 kr).

Det er Kommissionens opfattelse, at der for de ejendomme som pålægges maksimale belastningsbegrænsninger for hele ejendommen på 90 kPa eller derover, ikke kan være tale om er en reel restriktion ud over hvad der i forvejen gælder, idet servitutten her tillader byggeri på mellem 6-9 etager eller derover, og det uden indregning af kældre. For disse gives derfor normal ulempeerstatning, som beskrevet ovenfor. For ejendomme, der helt eller delvist pålægges belastningsbegrænsninger under 90 kPa, er der sket en individuel bedømmelse.

Lignende tankegang ligger bag erstatningsberegningen ved udgravningsservitutten, således at ejendomme hvor der må graves eller bores dybere end 8 m under

terræn, ikke i fremtiden må antages af få nogen ulejlighed med hensyn til bestemmelsen. Det er oplyst, at der i disse tilfælde typisk vil være plads til 2 kælderetager á 3,5 m, som svarer til gennemsnitshøjden for kælderetager i København, og der vil normalt kunne laves fundament til kælder ud over de 8 m. For begrænsninger på udgravning og boring i på dybder fra 0 m til 8 m på hele eller dele af ejendommen er der foretaget en individuel bedømmelse.

Ved ejendomme der er opdelt i ejerlejligheder, forudsættes ulempeerstatningen ydet med 1.000 kr. pr. "moderejendom", uanset at tinglysning sker på hvert ejerlejlighedsblad i tingbogen.

Kommissionens generelle betragtninger vedrørende erstatningsprincipper.

Kommissionen finder, at de principper, som kommissionen fastlagde i forbindelse med de oprindelige metroservitutter også finder anvendelse for så vidt angår pålæg af servitutter vedr. Cityringen, herunder også vedrørende strækningen, der behandles ved denne forretning.

Metroselskabet har endvidere oplyst, at servitutterne om metroens sikkerhed overordnet set er lempet specielt vedrørende belastningsbestemmelser og udgravningsbestemmelser i forhold til de tidligere pålagte metroservitutter på Ørestadsbanen og Frederiksbergbanen, idet Cityringens tunnel m.v. er en forstærket konstruktion. I forhold til de tidligere metrostrækninger pålægges til beskyttelse af Cityringen tillige bestemmelser om vibrationer. Metroselskabet har oplyst, at der er tale om bestemmelser, der allerede skal overholdes i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger om vibrationer Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø", men at det på baggrund af erfaringer fra de eksisterende metrostrækninger ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt har vist sig hensigtsmæssigt at indskrive bestemmelserne i servitутten, så ejendoms-ejerne på strækningen er opmærksom herpå.

Det er herefter kommissionens opfattelse i lighed med tidligere, at pålæg af metroservitutterne generelt set ikke medfører nogen reel begrænsning i ejerens råden og den fremtidige udnyttelse af de omhandlede ejendomme, ligesom servitutpålæggene ikke medfører en forringelse af ejendomsværdien. Der henvises til ovennævnte betragtninger, herunder kommissionens erstatningsprincipper vedrørende de tidligere pålagte metroservitutter.

I forhold til de oprindelige metroservitutter vedrørende Ørestadsbanen og Frederiksbergbanen, som er

pålagt for ca. 15-20 år siden, finder kommissionen imidlertid, at ovennævnte takster skal reguleres op under hensyntagen til, at der nu tillige i servitutterne er medtaget bestemmelser om vibrationer, samt under hensyntagen til den almindelige prisudvikling, der har været i perioden.

Kommissionen finder, at den fastsatte erstatning for tunnelservitутten, ligesom tidligere, skal være udtryk for et grundbeløb/minimumserstatning.

De typer af bestemmelser om belastning, udgravning og vibrationer, der indgår i tunnelservitутten, er også indeholdt i stationsservitutterne, men stationsservitutterne vil desuden typisk også indeholde bestemmelser om oplag, ledninger m.v. Stationsservitutter vil herudover ofte være mere restriktive end tunnelservitутten mht. belastning og udgravning. Der vil derfor samlet set – ligesom ved de tidligere metroservitutter – normalt skulle fastsættes en højere ulempeerstatning ved pålæg af en stationsservitут end ved pålæg af en tunnelservitут grundet, at der er flere restriktioner, som skal overholdes og med deraf følgende ulemper med dokumentationskrav og kontakt til Metroselskabet.

Kommissionen har, jf. ovenstående uddrag vedrørende behandlingen af de tidligere metroservitutter, konstateret, at der ved pålæg af de tidligere metroservitutter (2003-niveau) blev anvendt takster på henholdsvis 1.000 kr. (grundbeløb/minimumserstatning) for pålæg af tunnelservitут, der kun indeholdt bestemmelser om belastning og udgravning, og for stationsservitutter yderligere 1.000 kr. for bestemmelser om oplag, ledninger m.v. samt yderligere 5.000 kr. for hver af bestemmelserne om belastning og udgravning, hvis disse indeholdt særlige (restriktive) forhold.

Erstatningstakster

Kommissionen finder herefter, at erstatningen for pålæg af servitutter på Cityringen passende kan fastsættes til et grundbeløb/minimumsbeløb på 2.000 kr. for pålæg af servitutbestemmelser om belastning, udgravning og/eller vibrationer, svarende til tunnelservitутten, samt yderligere et beløb på 1.500 kr. for pålæg af servitutbestemmelser om oplag, ledninger m.v. (dvs. 3.500 kr. ved pålæg af begge del-servitutter).

Såfremt servitутten omhandler særlige (restriktive) forhold vedrørende begrænsninger i belastning og/eller udgravning, kan dette udløse en yderligere ulempeerstatning på 6.500 kr., eventuel på hver af bestemmelserne om belastning og om udgravning. Kommissionen har bl.a. på baggrund af tidligere praksis fundet, at hvis der pålægges en ejendom servitutbestemmelse om en tilladt maksimal belastning på under 90

kPa og/eller servitutbestemmelse om udgravningsbegrænsning på mindre end 6 meter under terræn, så er der som udgangspunkt tale om særlige (restriktive) forhold.

Kommissionen har med baggrund i ovennævnte generelle betragtninger vurderet alle ejendomme konkret for at påse, om der måtte være særlige (restriktive) forhold, som gør sig gældende vedrørende den pågældende ejendom, og der er i givet fald sket en særlig individuel bedømmelse af ejendommen.

Kommissionen finder på den baggrund, at der for visse ejendomme foreligger nogle særlige (restriktive) forhold vedrørende begrænsninger i belastninger og udgravninger, som jf. ovenstående principper bør udløse en noget større ulempeerstatning end det ovennævnte grundbeløb/minimumserstatning.

For så vidt angår servitutterne om metroens tilstedeværelse og servitut om brugsret skal kommissionen anføre, at disse servitutter kun angår ganske få ejendomme på strækningen, og ejendommene er enten beliggende oven over eller meget tæt ved metrostationen Frederiksberg Allé. Disse servitutter har en særlig individuel karakter, og disse sager vil blive behandlet separat.

Generelt set kan det dog siges om servituten om brugsret, at servituten pålægges Metroselskabets ejendom til fordel for den pågældende bruger og er nødvendig for, at brugsretten over det af Metroselskabet ejede areal retsmæssigt kan udøves. Servituten er således retsstiftende for den kommende bruger inden for de rammer, som servituten angiver. Brugsretsservitutterne skal ses i sammenhæng med den erstatning, der i sin tid blev givet til de tidligere ejere af de nu eksproprierede arealer.

Pålæg af brugsretsservitutterne er således i princippet blot en konsekvens af en tidligere ekspropriationsbeslutning, hvor erstatningsspørgsmålet blev afgjort endeligt.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Helle S. Andersen

Helge Sølgaard	Leif Luxhøj-Pedersen	Anders Pedersen	Frants Hagen Hagensen
	Peter Schøller Rasmussen	Søren Kjerside Hansen	
Jesper Nielsen	Kathrine Falbe-Hansen	Michael Borring Andersen	Hanne Mølbeck

/Pia Pals

Udskriftens rigtighed bekræftes

Henriette Swierkosz