

# Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro Cityring

269. hæfte

*Supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning den 28. maj 2018*

Metrostation Aksel Møllers Have, Frederiksberg og Frederiksberg Allé

**Mandag den 28. maj 2018 kl. 9.00** samledes kommissionen hos Frederiksberg Forsyning, Stæhr Johannsens Vej 40, 2000 Frederiksberg, 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 kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Sine H. Kjeldsen*, det af transport-, bygnings- og boligministeren udpegede medlem af kommissionen, *Helge Sølgård*, 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 Chef Areal og Rettigheder *Christine Hammer Jespersen* og landinspektør *Jesper Nielsen*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*.

Kst. kommissarius fremlagde brev af 6. februar og 3. maj 2018, 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.

Kst. kommissarius fremlagde endvidere Supplerende besigtigelse, Aksel Møllers Have nr. 1, Frederiksberg Kommune, marts 2018 med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplaner, ARL-0-AR-EKSP-Amh-TGN-331, ver. 2.0 og ARL-0-AR-EKSP-Amh-TGN-

332, ver. 2.0, begge dateret 16. marts 2018, Supplerende besigtigelse, Frederiksberg nr. 2, Frederiksberg Kommune, marts 2018 med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, ARL-0-AR-EKSPR-Fb-TG N-331, ver. 2.0, dateret 16. marts 2018 og Supplerende besigtigelse, Frederiksberg Allé nr. 7, Frederiksberg Kommune, marts 2018 med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-333, ver. 2.0, dateret 16. marts 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. For lokaliteten Aksel Møllers Have betyder dette, at tre ejendomme, Kong Georgs Vej 24, Kong Georgs Vej 37/37A, som ikke tidligere har været besigtiget og Godthåbsvej 36, 36A-D 2000 Frederiksberg, skal have pålagt servitut om metroens sikkerhed. For lokaliteten Frederiksberg betyder dette, at tre ejendomme, Falkoner Plads 3, Howitzvej 9, som ikke tidligere har været besigtiget, og Howitzvej 10, 2000 Frederiksberg, skal have pålagt servitut om metroens sikkerhed og for lokaliteten Frederiksberg Allé betyder dette endvidere, at én ejendom, Hortensiavej

8, 1857 Frederiksberg, som ikke tidligere har været besigtiget, skal have pålagt servitut om metroens sikkerhed.

### 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 omkring Aksel Møllers Have*

Det fremlagte projekt for etableringen af Aksel Møllers Have metrostation udgør en del af det samlede projekt for etablering af Cityringen.

Der er d. 24. november 2009 afholdt besigtigelsesforretning for Aksel Møllers Have, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser, Cityringen i København og på Frederiksberg, v/ Aksel Møllers Have, Frederiksberg Kommune, september 2009".

Den 2. marts 2010 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Aksel Møllers Have på baggrund af "Arealfortegnelse, Aksel Møllers Have nr. 1".

Ved besigtigelsesforretningerne blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende en 17 m bred beskyttelseszone på hver side af centerlinjen for den borede tunnel. For metrostationens vedkommende blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone 30 m fra yderkant konstruktion.

#### *Beskrivelse af anlægsarbejder ved Aksel Møllers Have*

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Aksel Møllers Have. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede "Forslag til tekniske bestemmelser, Cityringen i København og på Frederiksberg, v/ Aksel Møllers Have, Frederiksberg Kommune, September 2009".

Ved besigtigelsesforretningen i 2009 var beskyttelses-zonen 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 beskyttelses-zonen omkring de dele af metrotunnellerne, som ikke i deres helhed er beliggende i det dybtliggende stabile kalklag. Udvidelsen sker af sikkerhedsmæssige årsager. Beskyttelses-zonen udvides på disse strækninger til 25 meter på hver side målt fra tunnelrørens centerlinje.

For strækningen omkring metrostationen Aksel Møllers Have er beskyttelses-zonen udvidet til 31 meter. Udvidelsen af servitut-zonerne indebærer, at tre ejendomme besigtiges for servitut om metro. Heraf er to ejendomme, som ikke tidligere har været besigtiget.

#### *Særligt for strækningen omkring Frederiksberg*

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

Der er d. 24.-25. november 2009 afholdt besigtigelsesforretning for Frederiksberg, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser Frederiksberg". Den 2. marts 2010 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg nr. 1".

Den 7. september 2010 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg nr. 2", hvor dele af lokaliteten blev behandlet.

Den 28. februar 2012 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg nr. 3", hvor dele af lokaliteten blev behandlet.

I forbindelse med at det viste sig nødvendigt at udføre forstærkende arbejder under Frederiksberg Centret blev der den 12. september 2012 afholdt besigtigelsesforretning på baggrund af Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1, Frederiksberg og efterfølgende samme dag ekspropriationsforretning på baggrund af "Arealfortegnelse Frederiksberg nr. 4".

Den 14. december 2015 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg nr. 5". Formålet med denne ekspropriationsforretning var at forlænge de indgreb vedr. arbejdsareal der blev eksproprieret til den 2. marts 2010.

Ved besigtigelsesforretningen den 24.- 25. november 2009 blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende en 17 m bred be-

skyttelseszone på hver side af centerlinjen for den borede tunnel. For metrostationens vedkommende blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone 30 m fra yderkant konstruktion.

#### *Beskrivelse af anlægsarbejder ved Frederiksberg*

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Frederiksberg. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede "Forslag til tekniske bestemmelser, Cityringen i København og på Frederiksberg, Frederiksberg, Frederiksberg Kommune, september 2009".

Ved besigtigelsesforretningen 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. Udvidelsen sker af sikkerhedsmæssige årsager. Beskyttelseszonen udvides på disse strækninger til 25 meter på hver side målt fra tunnelrørens centerlinje.

Vedr. pålæg af servitut om metroens sikkerhed (servitut om metrostation) bemærkes, at servitutzonen ved besigtigelsesforretning den 24. november 2009 blev fastsat til 30 m fra yderkant metrokonstruktion.

Efterfølgende er udformningen af metrokonstruktionen ændret, hvorfor beskyttelseszonen tilsvarende er ændret.

Da toppen af metrotunnelen på en del af strækningen omkring Frederiksberg Station ligger over eller mindre end 1 m under grundvandsspejlet er det nødvendigt at udvide zonen for oplagsrestriktioner omkring Frederiksberg Station.

Udvidelsen af servitutzonerne indebærer, at tre ejendomme besigtiges for servitut om metro. Heraf to ejendomme, som ikke tidligere har været besigtiget.

#### *Særligt for strækningen omkring 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".

Den 14. december 2015 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg Allé på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg Allé nr. 4". Formålet med denne ekspropriationsforretning var at forlænge de indgreb vedr. arbejdsareal der blev eksproprieret til den 3. marts 2010.

Den 6. december 2017 blev der afholdt ekspropriationsforretning for Frederiksberg Allé på baggrund af "Arealfortegnelse, Frederiksberg Allé nr. 5". Formålet med denne ekspropriationsforretning var at forlænge enkelte af de indgreb vedr. arbejdsareal der blev forlænget ved ekspropriation den 14. december 2015.

Den 26. februar 2018 blev der afholdt besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til supplerende tekniske bestemmelser Frederiksberg Allé Nr. 2" samt ekspropriationsforretning på baggrund af "Arealfortegnelse Frederiksberg Allé nr. 6". Formålet med den supplerende besigtigelse samt ekspropriationsforretningen var at sikre Metroens konstruktioner ved servitutpålæg.

#### *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", "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser Frederiksberg Allé nr. 1" og "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser Frederiksberg Allé nr. 2".

Ved besigtigelsesforretning den 24.-25. november 2009 blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende en 17 m bred beskyttelseszone omkring den borede tunnel. Zonens udstrækning måles fra hvert tunnelrørs centerlinje.

Beskyttelseszonen er efterfølgende udvidet for en række ejendomme til 25m fra centerlinje tunnelrør. Ved besigtigelses- og ekspropriationsforretningen den 26. februar 2018 blev den udvidede beskyttelseszone fastlagt på strækningen omkring Frederiksberg Allé.

Det er efterfølgende besluttet, at overgangen mellem 17 m og 25 m zone skal markeres med anden overgang, hvilket betyder at en ejendom, der ikke tidligere har været besigtiget, nu skal have pålagt servitut om metro, da den bliver omfattet af beskyttelseszonen.

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 v/ Aksel Møllers Have**

St. 11.032 – 11.057 h.s.

Matr. nr. 12be Frederiksberg, Kong Georgs Vej 24, 2000 Frederiksberg.

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. 11.111 – 11.138 h.s.

Matr. nr. 12cl Frederiksberg, Kong Georgs Vej 37/37A, 2000 Frederiksberg.

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. 11.222 – 11.278 h.s.

Matr. nr. 14aa Frederiksberg, Godthåbsvej 36, 36A-D, 2000 Frederiksberg.

Ejendommen har tidligere været besigtiget på besigtigelsesforretning d. 24. november 2009 og efterfølgende behandlet på ekspropriationsforretning den 2. marts 2010. Der besigtiges nu med henblik på følgende supplerende indgreb på ejendommen:

##### Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

#### **Ejendomme v/ Frederiksberg**

St. 11.918 – 11.990 h.s.

Matr. nr. 39x Frederiksberg, Falkoner Plads 3, 2000 Frederiksberg.

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. 12.033 – 12.077 h.s.

Matr. nr. 59h Frederiksberg, Howitzvej 10, 2000 Frederiksberg.

Ejendommen er tidligere besigtiget for ret til pejlebrønde. Der besigtiges nu for følgende indgreb på ejendommen:

##### Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

St. 12.095 – 12.122 h.s.

Matr. nr. 103b Frederiksberg, Howitzvej 9, 2000 Frederiksberg.

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.

## Ejendomme v/ Frederiksberg Allé

St. 12.428 – 12.455 v.s.

Matr. nr. 271 Frederiksberg, Hortensiavej 8, 1857 Frederiksberg.

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**

Kst. kommissarius fremlagde brev af 20. januar 2010 fra Transportministeriet, hvori der er givet bemyndigelse til at foretage ekspropriation. Endvidere fremlagde kst. kommissarius breve af 6. februar og 3. maj 2018 indeholdende de fornødne bemyndigelser til at foretage ekspropriation.

Kommissarius fremlagde endvidere Arealfortegnelse Aksel Møllers Have, nr. 3, ARL-0-AR-EKSPR-Amh-FOR-006, vers. 2.0 af 16. marts 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

ARL-0-AR-EKSPR-Amh-TGN-311, vers. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Amh-TGN-321, vers. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Amh-TGN-331, vers. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Amh-TGN-332, vers. 2.0,

Bilag 1 Servitut om boret tunnel,

Arealfortegnelse Frederiksberg, nr. 6, ARL-0-AR-EKSPR-Fb-FOR-014, vers. 2.0 af 16. marts 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

ARL-0-AR-EKSPR-Fb-TGN-249, vers. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Fb-TGN-311, vers. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Fb-TGN-321, vers. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Fb-TGN-331, vers. 2.0,

Bilag 1 Servitut om boret tunnel

Bilag 2 Servitut om vilkår for brugsret

Bilag 3 ARL-0-AR-MSERV-Fb-TGN-201, vers. 2.0,

og Arealfortegnelse Frederiksberg Allé, nr. 7, ARL-0-AR-EKSPR-Fba-FOR-015, vers. 2.0 af 16. marts 2018 med tilhørende bilag

ARL-0-AR-EKSPR-Fba-TGN-333, vers. 2.0.

## **Fremkomne bemærkninger på det indledende møde**

Metroselskabet gennemgik projektet og oplyste om baggrunden for pålæg af servitutter på naboejendommene. Servitutterne pålægges for at sikre, 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 mod bygnings-skader 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 typer servitutter:

### Servitut om metroens sikkerhed

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

I servitutterne henvises/refereres der flere steder til en nærmere angiven "kote". Metroselskabet gennemgik indledningsvist definitionen af en "kote" til brug for forståelsen af servitutteksten. Koterne i nedennævnte servitutter er højdeangivelser i forhold til normalvandstanden i 1990 (højdesystem DVR90 – "Dansk vertikal Reference 1990"). Kote 0 svarer til dansk middelvandstand, hvorfor terrænet oftest ligger i "plus-kote". Terrænet over stationerne ved Aksel Møllers og Frederiksberg have ligger ca. i kote (+) 11,30 meter.

#### Servitut om boret tunnel

Servitut om boret tunnel omfatter bestemmelser om belastningsbegrænsning, dybde-/ udgravningsbegrænsning og vibrationsbegrænsning.

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. Bestemmelserne gælder under opførelse og i forhold til det endelige byggeri.

Ud over 120 kPa tillades der midlertidig punktbelastning på maksimalt 1.500 kN over et areal på mindst 1,4 meter x 1,4 meter, hvilket ca. svarer til en punktbelastning på op til 150 ton.

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 skriftlig dokumentation til Metroselskabet om etableringen af pælene eller den efterfølgende overførte belastning til pælene ikke skader metrokonstruktionen og når Metroselskabet skriftligt har meddelt godkendelse heraf.

Vibrationsbegrænsningen betyder, at der inden for en afstand af 17 eller 25 meter fra midten af nærmeste

tunnelrør 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 bygningskader i forbindelse med vibrationsgenererende arbejde fra Miljøstyrelsens retningslinjer jf. ovenfor.

#### Servitut om metrostation

Servitut om metrostation omfatter bestemmelser om belastningsbegrænsning, dybde-/ udgravningsbegrænsning, vibrationer, oplag, gasledninger, ledninger med brandfarlige væsker, vagabonderende strømme/potentialudligning og beplantning.

Denne servitut pålægges de stationsnære ejendomme (omfatter 7 ejendomme ved Aksel Møllers Have og 8 ejendomme ved Frederiksberg).

Belastningsbegrænsning, jf. tegning ARL-0-AR-EK-SPR-Amh-TGN-311 og tegning ARL-0AR-EK-SPR-Fb-TGN-311 gælder for to forskellige zoner. I zonen (A1) over og op til 2 meter fra yderkant af metrokonstruktionen og op til 5 meter fra yderkant af ikke-dybe konstruktioner tillades ikke en belastning 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. 2 nævnte. Derudover tillades en midlertidig belastning på 800 kN (svarende til 80 ton), hvilket f.eks. kan være et støtteben på en kran. Den midlertidige belastning må dog ikke finde sted samtidig med den permanente belastning eller trafik.

For Aksel Møllers Have gælder, at i zonen A2, fra 2 meter fra yderkant konstruktionen og ud til 22 meter 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). Den tilsvarende zone strækker sig ud til 21 meter fra yderkant af metrokonstruktionen på Frederiksberg.

Dybde-/ udgravningsbegrænsning gælder for Aksel Møllers Have i zonerne B1, B2T, B3 og B3T, jf. tegning ARL-0-AR-EK-SPR-Amh-TGN-321. For Frederiksberg gælder dybde-/udgravningsbegrænsningen i

zonerne B1, B2, B2T, B3 og B3T. Det bemærkes, at der for hver enkelt ejendom er angivet en specifik terrænkote og/eller en maksimal udgravningskote.

I zonen over metrokonstruktionen (B1) tillades udgravning til for ejendommene en specifik angivet kote. Der kan dog håndgraves til oversiden af metrokonstruktionen.

I zonerne B2, B2T, B3 og B3T tillades for de fleste ejendomme udgravning indtil 8 meter under terræn. Hvis metrokonstruktionen ligger særligt højt, kan udgravningsbestemmelsen være begrænset yderligere, hvilket fremgår i arealfortegnelsen under de respektive ejendomme. For Aksel Møllers Have gælder, at zonen B3 går ud til 31 meter fra yderkant af metrokonstruktionen. Den tilsvarende zone for Frederiksberg strækker sig ud til 30 meter fra yderkant af metrokonstruktionen

I zonerne B3 og B3T skal det ved udgravning m.v. sikres, at jord- og vandtryk på metro-konstruktionen ikke ændres mere end ved en uafstivet udgravning op til 5 meter under terræn.

I zonerne B2 og B2T skal det ved udgravning m.v. sikres, at jord- og vandtryk på metrokonstruktionen ikke ændres mere end ved en uafstivet udgravning op til 2,5 meter under terræn.

Nedenstående bestemmelser vedrørende vibrationer, oplag, gasledninger, ledninger med brandfarlige væsker, vagabonderende strømme/potentialudledning samt beplantning relaterer til tegning ARL-0-AR-EK-SPR-Ahm-TGN-331 og ARL-0-AR-EKSPR-Fb-TG N-331.

Vibrationsbegrænsningen indebærer, 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 f.eks. etablering af flisebelægninger på gang- og opholdsarealer, er ikke omfattet af servituten.

Bestemmelserne svarer til de generelle vejledninger for beskyttelse af bygningskader i forbindelse med

vibrationsgenererende arbejde fra Miljøstyrelsens retningslinjer jf. ovenfor.

Bestemmelser om oplag indebærer, at der inden for en afstand 6 eller 9 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 eller 33 meter må der ikke placeres underjordiske tanke til opbevaring af brandfarlige væsker, ledninger til sådanne eller tankstationer.

Bestemmelser om gasledninger indebærer, 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 indebærer, 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 tilfælde 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 m.m. både permanent og midlertidigt skal der træffes sikkerhedsforanstaltninger således, at der ikke kan ske nedstyrtning af last m.v. til fare for personer, som opholder sig på stationen eller på stationspladsen.

### Servitut om brugsret

Servitut om brugsret pålægges én ejendom (lb.nr. Fb-014) og betyder, at ejendommen gives brugsret til et areal, jf. tegning ARL-0-AR-MSERV-Fb-TGN-201, som i en tidligere arealfortegnelse er eksproprieret til anlæg af metroen.

### **Efter Metroselskabets gennemgang af de pågældende servitutter, havde de fremmødte borgere mulighed for at stille uddybende spørgsmål m.v.:**

En repræsentant for bl.a. ejendommen Kong Georgs Vej 31 oplyste, at flere ejendomme har udstykket deres baghaver, således der kan opføres bebyggelse herpå, hvilket de også selv har overvejet. Der blev i denne forbindelse stillet spørgsmål til om servituten vil berøre mulighederne herfor.

Metroselskabet oplyste, at servituten giver et råderum, hvor man ikke behøver at gå i dialog med Metroselskabet, hvorefter det alene vil være aktiviteter ud over dette råderum, der vil give anledning til dialog m.v. Det skal være tale om et meget stort byggeri, før dette råderum overskrides, jf. ovenstående redegørelse, og i denne konkrete situation vil det formentlig ikke give anledning til hverken dialog eller problemer.

En repræsentant for Frederiksberg Centret I/S stillede spørgsmål om kortmaterialet viser, hvor dybt tunnelerne ligger.

Metroselskabet oplyste, at disse ikke er vist på det udsendte kortmateriale, men at det fremgår af de for ejendommene angivne koter.

Repræsentant for ejendommen Kong Georgs vej 34 oplyste, at de i forbindelse med skader på deres ejendom har været i dialog med Metroselskabet, og dialogen har i denne forbindelse ikke været betryggende, hvorfor der blev udtrykt bekymring for, at servituten i noget omfang påbyder en dialog med Metroselskabet.

Metroselskabet oplyste, at de var bekendt med den konkrete sag, og at de beklagede, hvis dialogen ikke har været tilfredsstillende. Det blev dog understreget, at den dialog man måtte opleve som følge af servituten, er af en anden karakter, da der vil være en tredje-mand (entreprenør eller lignende), der vil kunne forstå den mere tekniske dialog. Herudover blev det oplyst, at der i fællesskab findes løsninger i langt de fleste sager. Der er faktisk en del eksempler på, at det har været muligt at gennemføre meget høje og store byggeprojekter til trods for servitutbestemmelserne, da

man igennem dialog har fundet løsninger, der er holdbare for alle parter, og som ikke er til fare for metrokonstruktionens sikkerhed og passagerer.

Metroselskabet oplyste endvidere, at servitutterne der er pålagt den nuværende metro ikke har givet anledning til problemer i forhold til gennemførelse af byggeprojekter m.v., men at man med Cityringen bevæger sig ud i mere udbygningsmodne områder, herunder Nordhavnen, hvorfor selskabet allerede nu har optimeret deres processer for så vidt angår den dialog, der skal foregå m.v.

Der blev endvidere stillet spørgsmål til om det ikke er muligt at bygge ud over de 12 x 8 meter, der er anført i belastningsbestemmelserne.

Metroselskabet oplyste hertil, at dette alene er en beregningsforudsætning, hvorfor det er muligt at bygge ud over dette.

Der blev stillet spørgsmål til, hvorvidt 120 kPa er udtryk for nettobelastningen.

Metroselskabet oplyste, at der er tale om nettobelastningen, hvilket også fremgår af servitutteksten for de omfattede ejendomme.

Der blev endvidere stillet spørgsmål til, i hvilket omfang der vil være restriktioner i forhold til at sætte kraner op til forskellige formål på omkringliggende vejarealer.

Metroselskabet oplyste, at vejarealer pålægges de samme bestemmelser som de tilgrænsende ejendomme, hvilket vil få betydning for mulighederne for at opsætte kraner på vejarealerne.

Der blev af flere fremmødte stillet spørgsmål til erstatning for pålæg af servitut. Der henvises til kommissionens bemærkninger herom nedenfor.

### 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 servituten 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 Metroens stationer og skakte m.v., indebærer, at metrobeskyttelsesservituten 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. Servituten 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 m<sup>3</sup> 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 kælder. 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 udgravningsservitutter, således at ejendomme hvor der må graves eller bores dybere end 8 m under terræn, ikke i fremtiden må antages af få nogen ulempe 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 skal finde anvendelse for så vidt angår pålæg af servitutter vedr. Cityringen, herunder også vedrørende strækningen, der behandles ved denne forretning.

Metroselskabet har oplyst, at servitutterne om metros sikkerhed overordnet set er lempet specielt vedrørende belastningsbestemmelser og udgravningsbestemmelser i forhold til de tidligere pålagte metroservitutter vedrørende Ørestadsbanen og Frederiksbergbanen, idet Cityringens tunnel- og stationskonstruktioner m.v. er forstærket i forhold til de tidligere udførte konstruktioner.

I forhold til de tidligere metrostrækninger pålægges til beskyttelse af Cityringen tillige bestemmelser om vibrationer. Metroselskabet har i denne forbindelse 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 servitutter, 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 ejernes 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 tunnelservitutter, ligesom tidligere, skal være udtryk for et grundbeløb/minimumserstatning.

De typer af bestemmelser om belastning, udgravning og vibrationer, der indgår i tunnelservitutterne, 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 tunnelservitutterne mht. belastning og udgravning. Der vil derfor samlet set – ligesom ved de tidligere metroservitutter – normalt skulle fastsættes en højere ulempeerstatning ved pålæg af en stationsservitut end ved pålæg af en tunnelservitut 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 tunnelservitut, 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 tunnelservitutter, 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 servituten 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 konkret vurderet alle ejendomme på denne strækning 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 enkelte 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 servitutter 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 metrostationerne. Disse servitutter har en særlig individuel karakter, og sådanne sager vil blive behandlet separat.

Generelt set skal det dog vedrørende servituten om brugsret anføres, 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 af de pågældende arealer inden for de rammer, som servituten angiver. Brugsretsservitutterne skal ses i sammenhæng med den erstatning, der i sin tid blev givet til de kommende brugere som tidligere ejere af de eksproprierede arealer.

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



















28.05.2018

2016

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

**Sine H. Kjeldsen**

**Helge Sølgaard      Anders Pedersen      Frants Hagen Hagensen**

**Peter Schøller Rasmussen      Søren Kjerside Hansen**

**Jesper Nielsen      Christine Hammer Jespersen**

*/Nanna Dahl Pedersen*

Udskriftens rigtighed bekræftes

*Henriette Swierkosz*