

# Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro Cityring

272. hæfte

*Supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning den 12. juni 2018*

Lokaliteterne Nuuks Plads, Nørrebro Runddel, Nørrebroparken og Nørrebro

**Tirsdag den 12. juni 2018 kl. 9.00** samledes kommissionen i Ostramhuset, Valhalsgade 4, 2200 København N, 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*, de af transport-, bygnings- og boligministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Leif Luxhøj-Pedersen* og *Helge Søgaard*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Anders Pedersen* og *Frants Hagen Hagensen*.

Fra Københavns Kommune mødte *Caroline Eiler Gotved*, Vejmyndighed, Teknik- og Miljøforvaltningen.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Søren Kjerside Hansen*.

For Metroselskabet I/S mødte Chef Areal & Rettigheder *Christine Hammer Jespersen* og landinspektør *Anna Sandmann Pedersen*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*.

Kst. kommissarius fremlagde brev af 23. 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, Nørrebro Runddel nr. 1, Københavns Kommune, april 2018 med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, ARL-0-AR-EKSP-Nør-TGN-

331, ver. 2.0, dateret 6. april 2018, Supplerende besigtigelse, Nørrebroparken nr. 2, Københavns Kommune, april 2018 med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-321, ver. 2.0, dateret 6. april 2018 og Supplerende besigtigelse, Nørrebro nr. 3, Københavns Kommune, april 2018 med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-331, ver. 2.0, dateret 6. april 2018.

Følgende passerede:

## Supplerende besigtigelse

Kst. 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 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 og fra 30 meter til 52 meter. Der er endvidere nogle ejendomme, der på besigtigelsestidspunktet var umatrikulerede, og som efterfølgende er blevet matrikulerede, hvorfor disse nu også skal pålægges servitut om metroens sikkerhed. For lokaliteten Nørrebro Runddel betyder dette, at matr.nr. 6347 og 6348 Udenbys Klædebo Kvarter, København (stiarealer) skal have pålagt servitut om metroens sikkerhed. For lokaliteten Nørrebroparken betyder udvidelsen af beskyttelseszonen og matrikulering af ejendomme, at matr.nr. 6186 Udenbys Klædebo Kvarter, København

(Farunggade 4, 2200 København N) og matr.nr. 1304 Udenbys Klædebo Kvarter, København (Skodsborggade 6, 2200 København N), som ikke tidligere har været besigtiget, og matr.nr. 6374 Udenbys Klædebo Kvarter, København (Nørrebroparken) skal have pålagt servitut om metroens sikkerhed. For lokaliteten Nørrebro betyder dette, at matr.nr. 14cs Utterslev, København (Bregnerødgade 6, 2200 København N), 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, 5. hæfte af 17. juni 2009 og 8. hæfte af 2. september 2009 (alle med henvisning til 2. hæfte af 3. juni 2009).

### Projektbeskrivelse

#### *Særligt for strækningen omkring Nørrebros Runddel*

Det fremlagte projekt for etableringen af metrostation ved Nørrebros Runddel udgør en del af det samlede projekt for etablering af Cityringen.

Den 17. juni 2009 blev der afholdt besigtigelsesforretning for Nørrebros Runddel, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af ”Forslag til Tekniske bestemmelser, Nørrebros Runddel, april 2009”.

Ved besigtigelsesforretningerne blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende en 30 m bred beskyttelseszone på begge sider af stationeringslinjen for tunnelen. Ved metrostationen blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone 30 m fra yderkanten af stationsboksen.

#### *Beskrivelse af anlægsarbejder ved Nørrebros Runddel*

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Nørrebros Runddel. 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, Nørrebros Runddel, Københavns Kommune, april 2009”.

Efterfølgende er to, på besigtigelsestidspunktet, umatrikulerede stiarealer under Assistens Kirkegård blevet matrikuleret og tildelt henholdsvis matr.nr. 6347 og matr.nr. 6348, begge Udenbys Klædebo, København.

De to ejendomme er i matriklen registreret som ”privat sti”, og har ikke tidligere været besigtiget for servitut om metro, hvorfor der nu besigtiges for pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

#### *Særligt for strækningen omkring Nørrebroparken*

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

Den 17. juni 2009 blev der afholdt besigtigelsesforretning for Nørrebroparken, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af ”Forslag til Tekniske bestemmelser, Nørrebroparken, april 2009”.

Den 14. juni 2011 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning for Nørrebroparken på baggrund af ”Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 1, Nørrebroparken, april 2011”.

Ved besigtigelsesforretningen den 17. juni 2009 blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende en 30 m bred beskyttelseszone på begge sider af stationeringslinjen for tunnelen. Ved metrostationen blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone på 30 m fra yderkant af stationsboksen.

#### *Beskrivelse af anlægsarbejder ved Nørrebroparken*

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Nørrebroparken. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede ”Forslag til Tekniske bestemmelser, Nørrebroparken, april 2009” og ”Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 1, Nørrebroparken, april 2011”.

Vedrørende pålæg af servitut om metroens sikkerhed (servitut om metrostation) bemærkes, at servitutzonen ved besigtigelsesforretningen den 17. juni 2009 blev fastsat til 30 m fra yderkant af metrokonstruktionen.

For strækningen omkring metrostationen Nørrebroparken er beskyttelseszonen udvidet til 52 meter.

Ét, på besigtigelsestidspunktet, umatrikuleret areal ”Nørrebroparken” er blevet matrikuleret og tildelt matr.nr. 6374 Udenbys Klædebo Kvarter, København.

Udvidelsen af servitutzonen og matrikulering af ejendomme indebærer, at tre ejendomme besigtiges for pålæg af servitut om metroens sikkerhed. Heraf to ejendomme, som ikke tidligere har været besigtiget.

### *Særligt for strækningen omkring Nørrebro*

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

Den 2. september 2009 blev der afholdt besigtigelsesforretning for Nørrebro, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser, Nørrebro".

Den 20. januar 2010 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning for Nørrebro på baggrund af "Forslag til supplerende tekniske bestemmelser, Nørrebro".

Den 20. september 2012 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning for Nørrebro på baggrund af "Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 2, Nørrebro".

Ved besigtigelsesforretningen den 2. september 2009, blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende en 17 m bred beskyttelseszone på begge sider af stationeringslinjen for tunnelen. Ved metrostationen blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone på 30 m fra yderkant af stationsboksen.

### *Beskrivelse af anlægsarbejder ved Nørrebro*

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Nørrebro. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede "Forslag til Tekniske bestemmelser, Nørrebro", "Forslag til supplerende tekniske bestemmelser, Nørrebro" og "Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 2, Nørrebro".

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

Det har efterfølgende ved nye beregninger vist sig nødvendigt at udvide beskyttelseszonen omkring de dele af metrotunnelerne, 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.

Udvidelsen af beskyttelseszonen indebærer, at én ejendom besigtiges for servitut om metroens sikkerhed.

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/ Nørrebros Runddel**

St. 9.906 – 10.103 b.s.

Matr. nr. 6347 Udenbys Klædebo Kvarter, København, Stiareal.

Ejendommen har tidligere været besigtiget for ret til etablering af pejlebrønde.

#### Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

St. 10.183 – 10.317 b.s.

Matr. nr. 6348 Udenbys Klædebo Kvarter, København, Stiareal.

Ejendommen har ikke tidligere været besigtiget.

#### Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

#### **Ejendomme v/ Nørrebroparken**

St. 9.158 – 9.196 v.s.

Matr. nr. 6186 Udenbys Klædebo Kvarter, København, Farumgade 4, 2200 København N.

Ejendommen har ikke tidligere været besigtiget.

Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

St. 9.187 – 9.339 b.s.

Matr. nr. 6374 Udenbys Klædebo Kvarter, København, Stefansgade 24 (Nørrebroparken).

Ejendommen har tidligere været besigtiget, dog ikke for ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

St. 9.285 – 9.317 v.s.

Matr. nr. 1304 Udenbys Klædebo Kvarter, København, Skodsborggade 6, 2200 København N.

Ejendommen har ikke tidligere været besigtiget.

Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

**Ejendomme v/ Nørrebro**

St. 8.859 – 8.887 h.s.

Matr. nr. 14cs Utterslev, København, Bregnerødgade 6. 2200 København N,

Ejendommen har ikke tidligere været besigtiget.

Servitut:

Der eksproprieres ret til pålæg af servitut om metroens sikkerhed.

**Ekspropriation**

Kst. kommissarius fremlagde brev af 21. april 2009 fra Transportministeriet, hvori der er givet bemyndigelse til at foretage ekspropriation. Endvidere fremlagde kst. kommissarius brev af 23. maj 2018 indeholdende de fornødne bemyndigelser til at foretage ekspropriation.

Kommissarius fremlagde endvidere Arealfortegnelse Nuuks Plads, nr. 8, ARL-0-AR-EKSPR-Nup-FOR-015, vers. 2.0 af 2. maj 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

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

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

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

Bilag 1 Brutto-tunnelservitut,

Arealfortegnelse Nørrebros Runddel, nr. 3, ARL-0-AR-EKSPR-Nør-FOR-006, vers. 2.0 af 6. april 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-311, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-321, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-331, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-332, ver. 2.0,

Bilag 1 Servitut om boret tunnel,

Arealfortegnelse Nørrebroparken, nr. 4, ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-FOR-008, vers. 2.0 af 6. april 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-TGN-311, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-TGN-321, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-TGN-331, ver. 2.0,

Bilag 1 Servitut om boret tunnel,

og Arealfortegnelse Nørrebro, nr. 4, ARL-0-AR-EKSPR-Nø-FOR-010, vers. 2.0 af 6. april 2018 med tilhørende ekspropriationsplaner

ARL-0-AR-EKSPR-Nø-TGN-311, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nø-TGN-321, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nø-TGN-331, ver. 2.0,

ARL-0-AR-EKSPR-Nø-TGN-332, ver. 2.0,

Bilag 1 Servitut om boret tunnel.

**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 visse typer af 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 af 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 stationen ved Nuuks Plads ligger ca. i kote (+) 8,2 meter, terrænet over stationen ved Nørrebro Runddel ligger ca. i kote (+) 9,6 meter, terrænet over skakten ved Nørrebroparken ligger ca. i kote (+) 8,8 meter og terrænet over station ved Nørrebro ligger ca. i kote (+) 8,5 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 overside. 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 vibrationsgenerende 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 bygnings-skader i forbindelse med vibrationsgenererende arbejde fra Miljøstyrelsens retningslinjer jf. ovenfor.

### Servitut om metrostation/-skakt

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

Denne servitut pålægges de stationsnære ejendomme (omfatter 11 ejendomme i Arealfortegnelse, Nørrebro nr. 4, 3 ejendomme i Arealfortegnelse, Nørrebros Runddel nr. 3 og 12 ejendomme i Arealfortegnelse, Nuuks Plads nr. 8) og de ejendomme, der ligger tæt på skakten ved Nørrebroparken (omfatter 9 ejendomme i Arealfortegnelse, Nørrebroparken nr. 4).

Belastningsbegrænsning, jf. tegning ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-TGN-311, tegning ARL-0AR-EKSPR-Nø-TGN-311, tegning ARL-0AR-EKSPR-Nup-TGN-311 og tegning ARL-0AR-EKSPR-Nør-TGN-311 gælder for to forskellige zoner (A1 og A2). For Nørrebroparken, jf. tegning ARL-0AR-EKSPR-Nøp-TGN-311 er zone A1 delt op grundet forskelle i terrænet. 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 ca. 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 Nørrebro gælder, at i zonen fra 2 meter fra yderkant konstruktionen og ud til 23 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 ca. 150 tons). Den tilsvarende zone strækker sig ud til 22 meter fra yderkant af metrokonstruktionen på Nuuks Plads og Nørrebros Runddel. For Nørrebroparken strækker zonen sig fra 2 meter fra yderkant af metrokonstruktionen og ud til 38 meter derfra.

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

Dybde-/ udgravningsbegrænsning gælder i zonerne B1, B2, B2T, B3 og B3T, jf. tegning ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-TGN-321, ARL-0-AR-EKSPR-Nø-TGN-321, ARL-0-AR-EKSPR-Nup-TGN-321 og ARL-0-

AR-EKSPR-Nør-TGN-321. 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.

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.

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

Nedenstående bestemmelser vedrørende vibrationer, oplag, gasledninger, ledninger med brandfarlige væsker, vagabonderende strømme/potentialudligning samt beplantning relaterer til tegningerne ARL-0-AR-EKSPR-Nøp-TGN-331, ARL-0-AR-EKSPR-Nø-TGN-331, ARL-0-AR-EKSPR-Nup-TGN-331 og ARL-0-AR-EKSPR-Nør-TGN-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 servitutten.

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

Bestemmelser om oplag indebærer, 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 meter må der ikke placeres underjordiske tanke til opbevaring af brandfarlige væsker eller 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 (eksempelvis benzin).

Bestemmelser om vagabonderende strømme/potentialudligning 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. Udligningssystemer 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.

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

Der blev stillet spørgsmål til, hvorfor man først pålægger servituten nu efter selve metroanlægget er etableret.

Metroselskabet oplyste, at den endelige servituttekst er udformet på baggrund af metroens konstruktion, geologiske forhold m.v., som man først endeligt kender, når projektet er nået til et vist stadie. Det er almindelig praksis for alle større infrastruktur-projekter.

Der blev endvidere stillet spørgsmål om, hvorvidt servituten tillader at foretage udnyttelse af tagetager.

Metroselskabet oplyste, at dette som udgangspunkt vil være muligt, men hvis man er i tvivl om, hvorvidt man er inden for servitutens råderum, er man meget velkommen til at kontakte Metroselskabet med henblik på dialog herom.

Der blev stillet spørgsmål til, hvordan dispensationsprocessen foregår.

Metroselskabet anførte indledningsvist, 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. Der skal være tale om et meget stort byggeri, før dette råderum overskrides. Til brug for dispensationsprocessen og dialog i øvrigt, er der etableret en tredjepartsorganisation hos Metroselskabet, hvor man kan forespørge om og have en dialog omkring, hvad der er muligt i relation til metroen ved et eventuelt byggeprojekt. En bygherre vil primært blive anmodet om at dokumentere, hvorledes man vil udføre den del af projektet, der umiddelbart går ud over servitutens råderum. Dette vil indebære noget skriftveksling, og projektet vil blive bemandet alt efter byggeprojektets omfang og behov. Den tidsmæssige ramme vil afhænge af, hvor gode ansøgere m.v. er til at oplyse deres sag fuldt ud. Metroselskabet opfordrede i denne forbindelse til, at man så tidligt i processen som muligt kontakter Metroselskabet, så man hurtigst muligt kan kortlægge behovet og omfanget for den videre dialog.

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 i forbindelse med Cityringen bevæger man sig ud i mere udbygningsmodne områder af byen, herunder Nordhavnen, hvorfor selskabet allerede nu har optimeret deres processer for så vidt angår den dialog, der skal foregå m.v.

Metroselskabet blev anmodet om at fremlægge eksempler på dokumentation, så en rådgiver ved, hvad

det er man skal dokumentere og hvor meget det i givet fald vil koste.

Metroselskabet anførte, at de ikke på nuværende tidspunkt har lavet sådanne eksempler, men at de vil overveje at gøre det. Det blev dog hertil bemærket, at typen og omfanget af dokumentation vil afhænge af de enkelte projekter, og i mange tilfælde vil et projekt kunne rummes inden for grænserne af servitutens råderum, hvorfor der slet ikke vil blive behov for en dialog med Metsroselskabet.

Der blev stillet spørgsmål til, hvorvidt man skal kontakte Metsroselskabet, såfremt man skal have sat et almindeligt stillads op til eksempelvis vinduespuddning m.v.

Metroselskabet oplyste, at det er det klare udgangspunkt, at stillads til vinduespuddning og lignende normalt ikke giver problemer i henhold til servitutten. Hvis der skal stilles et stillads op, vil dette ofte foregå på vejareal, hvorfor man i øvrigt skal kontakte kommunen for tilladelse hertil.

Der blev endvidere stillet spørgsmål om, hvorvidt der foreligger eksempler på, hvilket materiel man kan have stående i forhold til punktbelastningen.

Metroselskabet anførte, at man ikke ensidigt kan fastlægge, hvilke typer materiel, der kan rummes inde for grænsen for punktbelastning, da det både afhænger af selve materiellet og vægten af de emner, som materiellet skal kunne bære/løfte eksempelvis ved kranarbejde. Udlejere af kraner, stilladser m.v. kender dog de tekniske specifikationer for deres materiel, hvorfor man i første gang kan rådføre sig med dem. Herudover er man altid velkommen til at kontakte Metsroselskabet, hvis man er i tvivl.

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

I denne forbindelse blev der endvidere stillet spørgsmål til, hvilke erfaringer man har fra den nuværende metro, herunder om den tilkendte servitusterstatning har været dækkende for de udgifter, som ejendommene eventuelt måtte have haft i forbindelse med udgifter til dokumentation m.v.

Metroselskabet oplyste, at langt de fleste sager eller henvendelser ikke munder ud i, at der skal fremsendes dokumentation, hvorefter der ikke er udgifter til dokumentation.

En fremmødt repræsentant oplyste, at de i deres ejendom var bekendte med, at taget formentligt skal skiftes inden for de næste 3-5 år. Der blev spurgt til, hvem

der skal afholde udgiften til (yderligere) dokumentation, såfremt Metsroselskabet skal have yderligere dokumentation end den, der skal indsendes til kommunen.

Metroselskabet oplyste, at en sådan udgift påhviler ejendommen.

Kst. Kommissarius anførte i denne forbindelse, at kommissionen alene erstatter aktuelle tab. Det er et generelt erstatningsretligt princip, at der skal foreligge et aktuelt og dokumenteret tab, førend der ydes erstatning. Kst. Kommissarius oplyste endvidere, at servitusterstatningerne fra den nuværende metro har været genstand for prøvelse ved Taksationskommissionen, hvor erstatningerne, og herunder erstatningsniveauet, er blevet stadfæstet.

Repræsentant for tre ejendomme, advokat Charlotte Castenschiold anførte i denne forbindelse, at servitutteksten skal tilrettes, således at det fremgår, at Metsroselskabet skal dække de ekstra omkostninger, der måtte komme som følge af servitutens bestemmelser, herunder belastningsberegninger, der ikke er et krav i et almindeligt byggeandragende.

Metroselskabet oplyste bl.a. hertil, at servitut om metroens sikkerhed, herunder servitutteksten er baseret på det, der er gældende for servitutterne, der er pålagt naboejendommene til den nuværende metro.

Metroselskabet har ved brev af 6. juli 2018 til advokaten og ekspropriationskommissionen gentaget og uddybet deres svar og har i denne forbindelse bl.a. anført, at de ejendomme, der pålægges servitut om metroens sikkerhed, som altovervejende hovedregel er fuldt bebyggede, og servitutten har ikke nogen betydning for eksisterende byggeri. Servitutten er heller ikke til hinder for en fremtidig opførelse og fundering af et byggeri svarende til det eksisterende. Det er alene, hvis ejeren påtænker at bebygge eller anvende ejendommen anderledes end hidtil, at ejeren skal være opmærksom på servitutten og dennes restriktioner.

Der er opbygget en tredjepartsorganisation, som besvarer henvendelser og yder den fornødne vejledning. Det forventes naturligvis, at ejeren kan redegøre for den ønskede ændring af ejendommen ved fremlægelse af et byggeprojekt eller lignende, men Metsroselskabet vejleder ejeren vederlagsfrit i rimeligt omfang.

Metroselskabet har endvidere bemærket, at det siden kommissionen fastlagde principperne for erstatningsfastsættelse ved pålæg af sikkerhedservitutter for Ørestadsbanen har været en forudsætning, at Metsroselskabet stiller sin tredjepartsorganisation til rådighed for fornøden vejledning.



Der blev stillet spørgsmål til, om servitutten påvirker ejendomsvurderingen.

Kst. Kommissarius oplyste, at erfaringen viser, at servitutterne ikke påvirker ejendomsvurderingen for de berørte ejendomme.

Yderligere fremkomne bemærkninger og spørgsmål vedrørende enkeltejendomme m.v. er medtaget under de respektive ejendomme.

#### Kommissionen

Kommissionen skal indledningsvis bemærke, at servitutteksten i høj grad ligner servitutteksten, der er pålagt naboejendomme til den nuværende metro, dog med lempelser, herunder i forhold til belastningsbegrænsning på ejendommene. Servitutterne og servituterstatningerne for den nuværende metro er i øvrigt blevet prøvet ved Taksationskommissionen. Der er således tale om en gennemprøvet ordning, som efter erfaringen fungerer. Kommissionen finder ikke, at der skal ske ændringer heri og skal henvise til, at Metro-selskabet har etableret et tredjepartssystem, som yder nødvendig vejledning. Metro-selskabet vil naturligvis heller ikke kunne kræve penge for at indgå i en hjælpende dialog med lodsejerne omkring hvorvidt der overhovedet skal fremsendes beregninger til Metro-selskabet, og hvad disse beregninger nærmere skal indeholde eller klarlægge.

Det bemærkes, 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 som nævnt 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 og forhandlingsprotokollen for Anlæg af Frederiksbergbanen, bl.a. 3., 30., 32. og 36. hæfte. Der henvises endvidere til forhandlingsprotokollen vedrørende pålæg af servitutter for transfer-tunnel 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 servitutuplægget. Forårsager servitutuplægget intet tab, er der ingen krav på erstatning.*

*Det almindelige udgangspunkt for afgørelse af dette spørgsmål vil være, om der ved servitutuplægget 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 servitutuplægget ikke indebærer noget tab, der skal erstattes, finder Kommissionen, at der i relation til servitutuplægget 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 Metroens stationer og skakte m.v., indebærer, at metrobeskyttelses-servitutten 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 metrobeskyttelses-servitutten 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 kældere, 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, dvs. altaner udført i materialer som stål og aluminium, etablering af elevatorårne, samt etablering af let facadebeklædning, forudsat at eventuelle øvrige restriktioner overholdes. Det er i relation til servitutens 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 servitutens 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 op-

lysninger 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 inde-

bærer 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.

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

For de ejendomme, der ikke pålægges bestemmelser om oplag, ledninger og potentialudligning 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 servituttens 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 servituten 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 udgravningsservituten, 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, fastsættes 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 servituten, så ejendomsjerne 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 tunnelservituten, ligesom tidligere, skal være udtryk for et grundbeløb/minimumserstatning.

De typer af bestemmelser om belastning, udgravning og vibrationer, der indgår i tunnelservituten, 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 tunnelservituten 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 en øget opmærksomhed på eventuelle 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 tunnelservituten, 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.



































Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

**Sine H. Kjeldsen**

**Helge Sølgaard**

**Leif Luxhøj-Pedersen**

**Anders Pedersen**

**Frants Hagen Hagensen**

**Søren Kjerside Hansen**

**Anna Sandmann Pedersen**

**Christine Hammer Jespersen**

*/Nanna Dahl Pedersen*

Udskriftens rigtighed bekræftes

*Henriette Swierkosz*