

# Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro til Sydhavnen

65. hæfte

Supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning den 8. oktober 2021

**Fredag den 8. oktober 2021 kl. 9.00** samledes kommissionen på Scandic Sydhavnen, Sydhavns Plads 15, 2450 København SV, for at afholde supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning vedrørende lokaliteterne Mozarts Plads og Sluseholmen i anledning af Metro Sydhavn, jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer.

Til stede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Sine Haldrup Kjeldsen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Leif Luxhøj-Pedersen* og *Bjarke Abel*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Anders Pedersen* og *Frants Hagen Hagensen*.

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Jørgen Poulstrup*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Karsten L. Willeberg-Nielsen*.

For Metroselskabet I/S mødte projektleder *Michael H. Persson* og landinspektør *Anna Sandmann Pedersen*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Ajda Rostami*.

Endvidere mødte fra kommissariatet kommissarius *Helle S. Andersen* og fuldmægtig *Ditte Hyldgaard*.

Kst. kommissarius fremlagde brev af 27. august 2021 fra Transportministeriet, hvori der er givet bemyndigelse til at nedsætte en ekspropriationskommission til afholdelse af kombinerede bestigelses- ekspropriationsforretninger. På baggrund heraf afholdes en supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning.

Følgende passerede:

## Supplerende besigtigelse

Kst. kommissarius fremlagde Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 2, Mozarts Plads, Københavns Kommune med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, CR-ARSH-STA=Mop-AR-EXP-

DWG-331, ver. 2.0, dateret den 6. august 2021. Kst. Kommissarius fremlagde endvidere Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 2, Sluseholmen, Københavns Kommune med tilhørende besigtigelses- og ekspropriationsplan, CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-DWG-332, ver. 3.0, dateret den 16. september 2021.

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

Metroselskabet I/S' repræsentant oplyste, at grunden til, at der skal afholdes supplerende besigtigelsesforretning er, at det har vist sig nødvendigt at ændre beskyttelseszonen omkring metroanlægget mellem metrostationerne fra 17 meter til 33,0 meter, og omkring metrostationerne fra 30,0 meter til 33,0 meter. Dette betyder, at tre ejendomme, Straussvej 31, Dexter Gordons Vej 1 og Thad Jones Vej (privat fællesvej), som ikke tidligere har været besigtiget, nu også skal have pålagt servitut om metro.

## Forudsætninger

For en nærmere beskrivelse af Metro til Sydhavnen, herunder forudsætninger for etablering (lovgrundlag, baggrund, kommunal planlægning og tilladelser) samt generel projektbeskrivelse (stationer og skakte, udførelse samt trafik- og ledningsomlægninger m.m.), henvises til udskrift af ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokoller 3. hæfte af 1. marts 2016, og 8. hæfte af 15. november 2016.

## Projektbeskrivelse

### *Særligt for Mozarts Plads*

Det fremlagte projekt for etablering af en metrostation ved Mozarts Plads udgør en del af det samlede projekt for etablering af metro til Sydhavnen.

Der er den 1. marts 2016 afholdt besigtigelsesforretning for Mozarts Plads, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser v/Mozarts Plads". Derudover er der den 14. december 2017 afholdt supplerende besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1 Mozarts Plads".

Ved besigtigelsesforretningen den 1. marts 2016 blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende beskyttelseszone på 17 m målt ud fra tunnelrørens centerlinje. Ved metrostationen blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone 30 m fra yderkanten af stationsboksen.

Det har efterfølgende vist sig nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager at tilføje bestemmelser om oplag og derved udvide beskyttelseszonen omkring metro-tunnellerne. Beskyttelseszonen udvides til 33,0 m på hver side målt fra tunnelrørens centerlinje.

Udvidelsen af beskyttelseszonen indebærer, at yderligere en ejendom besigtiges for servitut om metro.

### *Særligt for Sluseholmen*

Det fremlagte projekt for etablering af en metrostation ved Sluseholmen udgør en del af det samlede projekt for etablering af metro til Sydhavnen.

Der er den 15. november 2016 afholdt besigtigelsesforretning for Sluseholmen, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser v/Sluseholmen". Derudover er der den 30. januar 2017 afholdt supplerende besigtigelsesforretning på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1 Sluseholmen".

Ved besigtigelsesforretningen den 15. november 2016 blev der til sikring af tunnelen besigtiget for senere pålæg af servitut indeholdende beskyttelseszone på 17 m målt ud fra tunnelrørens centerlinje. Ved metrostationen blev der besigtiget for senere pålæg af servitut i en beskyttelseszone 30 m fra yderkanten af stationsboksen.

Det har efterfølgende vist sig nødvendigt af sikkerhedsmæssige årsager at tilføje bestemmelser om oplag

og derved udvide beskyttelseszonen omkring metro-tunnellerne. Beskyttelseszonen udvides til 33,0 m på hver side målt fra tunnelrørens centerlinje.

Udvidelsen af beskyttelseszonen indebærer, at yderligere to ejendomme besigtiges for servitut om metro.

### **Fremkomne bemærkninger:**

Der var ingen bemærkninger eller indsigelser til den supplerende besigtigelse.

### **Kommissionens overvejelser og beslutninger**

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

### **Særlige bestemmelser:**

De to tunnelrør på metro til Sydhavnen har samme stationeringslinje. Stationeringslinjen har startpunkt ved afgreningskammeret ved Havneholm skakt på Bannedanmarks areal nordvest for Vasbygade med stigende stationering mod Sydhavnen og Ny Ellebjerg. Sporene set fra afgreningskammeret mod Sydhavn/Ny Ellebjerg starter i st. 0.

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.

Ejendommene:

#### Lokaliteten Mozarts Plads

St. 3.450 – 3.539 v.s.

Matr.nr. 300 Kongens Enghave, København, Straussvej 31.

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.

#### Lokaliteten Sluseholmen

St. 2.062 – 2.139 h.s.

Matr.nr. 540 Kongens Enghave, København, Dexter Gordons Vej 1.

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. 2.123 – 2.177 h.s.

Matr.nr. 543 Kongens Enghave, København, Thad Jones Vej, privat fællesvej.

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 breve af 15. juni 2016, 17. februar 2017 og 27. august 2021 fra Transportministeriet indeholdende de fornødne bemyndigelser til at foretage ekspropriation.

Kst. kommissarius fremlagde endvidere Arealfortegnelse Mozarts Plads nr. 4, CR-ARSH-STA=Mop-AR-EXP-AL-9, ver. 2.0, dateret den 11. august 2021, med tilhørende ekspropriationsplaner

CR-ARSH-STA=Mop-AR-EXP-DWG-311 ver. 2.0,  
CR-ARSH-STA=Mop-AR-EXP-DWG-321 ver. 2.0,  
CR-ARSH-STA=Mop-AR-EXP-DWG-331 ver. 2.0,  
CR-ARSH-STA=Mop-AR-EXP-DWG-332 ver. 2.0,  
Bilag 1, Servitut om boret tunnel ver. 1.0

Kst. kommissarius fremlagde endvidere Arealfortegnelse Sluseholmen, nr. 3, CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-AL-6, ver. 3.0, dateret den 23. september 2021, med tilhørende ekspropriationsplaner

CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-DWG-311 ver. 3.0,  
CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-DWG-321 ver. 3.0,  
CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-DWG-331 ver. 3.0,  
CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-DWG-332 ver. 3.0,  
Bilag 1, Servitut om boret tunnel ver. 1.0

Det bemærkes, at der for Sluseholmen er tale om en opdateret arealfortegnelse i forhold til det udsendte materiale, idet Metroselskabet har anført følgende:

Ændring fra version 2.0 til 3.0 består i:

- Tilføjelse af to ejendomme opstået som følge af inddæmmed areal fra Fordgraven (lb.nr.

Slu-047 og lb.nr. Slu-048, der tidligere er besigtiget under lb.nr. Slu-001)

- Fjernelse af tre kanal-arealer, der reelt (men endnu ikke matrikulært) er overgået til søterritoriet, og derfor håndteres i aftale i stedet for ved ekspropriation (lb.nr. Slu-005, lb.nr. Slu-006 og lb.nr. Slu-009)
- Tilretning af ejeroplysning på lb.nr. Slu-045
- Tilretning af administratoroplysning på lb.nr. Slu-008
- Tilføjelse af bestemmelse om Flugt- og/eller beredskabsareal på tre ejendomme (lb.nr. Slu-013, lb.nr. Slu-015 og lb.nr. Slu-045).

Den opdaterede version af arealfortegnelsen, Sluseholmen (version 3.0), vil efterfølgende blive betragtet som den ved ekspropriationsforretningen benyttede fortegnelse. Løbenumrene Slu-005, Slu-006 og Slu-009 udgår herefter af ekspropriationsforretningen og vil ikke optræde i det følgende. Metroselskabet orienterer umiddelbart efter forretningen ejerne af de tre berørte ejendomme om tilføjelserne vedrørende flugt- og beredskabsveje.

#### **Metroselskabets gennemgang af servitutbestemmelserne m.v.**

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 grundlæggende er udformet efter samme principper som ved Cittyringen med nogle præciseringer. Især belastningsbestemmelserne er lempet i forhold til tidligere bestemmelser, hvilket bl.a. skyldes, at M4 Sydhavn udføres i en teknisk forbedret konstruktion for at muliggøre byudvikling og byfortætning omkring stationerne.

Som følge af erfaringer fra byggeaktiviteter m.v. på ejendomme omkring de eksisterende metrostrækninger indeholder servitutterne bestemmelser om vibrationspåvirkninger fra arbejder på de omkringliggende ejendomme. Bestemmelserne svarer til de generelle vejledninger for beskyttelse af bygningskader 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 servitutterne 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 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 servitutbestemmelser:

### **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 "pluskote". Terrænet over stationen ved Sluseholmen ligger ca. i kote (+) 2,2 meter, og terrænet over stationen ved Mozarts Plads ligger ca. i kote (+) 3,2 meter.

På en række ejendomme er servitutzonen omkring tunnelrørene udvidet fra 17 meter til 33,0 meter fra centerlinje af nærmeste tunnelrør siden besigtigelsesforretningerne i 2016. Ligeledes er servitutzonen omkring stationen ved Sluseholmen udvidet fra 30 meter til 33,5 meter. Det skyldes til dels ændret grundlag for oplagsbestemmelser ved tunnelrørene samt stationens konstruktion. Det er noteret i arealfortegnelsen under de berørte ejendomme. Udvidelsen af servitutlinjen har medført, at nogle få yderligere ejendomme er blevet omfattet end de ved besigtigelsesforretningerne omfattede ejendomme.

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

Belastningsbegrænsningen betyder, at arealet inden for en afstand af 17,0 eller 25,0 meter fra midten af nærmeste tunnelrør ikke må belastes med mere end det mindst belastende af 180 kPa karakteristisk eller 225 kPa beregningsmæssigt, svarende til belastningen fra en ca. 9 etagers bygning. Hvor tunnelrørene er højtliggende, må der dog ikke belastes mere end det mindst belastende af 135 kPa karakteristisk eller 180 kPa beregningsmæssigt, svarende til belastningen fra en ca. 7 etagers bygning.

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

Ud over det mindst belastende af 180 kPa karakteristisk eller 225 kPa beregningsmæssigt tillades der midlertidig punktbelastning på maksimalt 1.500 kN over et areal på mindst 1,4 meter x 1,4 meter, såfremt der ikke er andre punktlaster inden for 5,0 m. Det svarer ca. til en punktbelastning på op til 150 ton. Hvor tunnelrørene er højtliggende, og den generelt tilladte belastning er det mindst belastende af 135 kPa karakteristisk eller 180 beregningsmæssigt, tillades en midlertidig punktbelastning på maksimalt 265 kN over et areal på mindst 1,4 meter x 1,4 meter. Det svarer ca. til en punktbelastning på op til 26,5 ton.

Dybde-/ udgravningsbegrænsningen betyder, at der inden for en afstand af 17,0 eller 25,0 meter fra midten af nærmeste tunnelrør ikke må graves dybere end ned til 8,0 meter under terræn. Der må dog aldrig graves længere ned end til 5,0 meter over tunnelrørens overside.

Der må bores eller etableres pæle ned til 5,0 meter over tunnelrørens overside. I større afstand end 8,0 meter fra tunnelrørens centerlinje kan der dog altid etableres pæle, når der forinden er fremsendt en nærmere specificeret skriftlig dokumentation til Metroselskabet om, at etableringen af pælene eller den efterfølgende overførte belastning til pælene ikke skader metrokonstruktionen, og når Metroselskabet skriftligt har meddelt godkendelse heraf.

Inden for 5,0 m hele vejen rundt om tunnelen kan der anvendes jordankre, styret underboring mv. ved fremsendelse af skriftlig dokumentation til Metroselskabets skriftlige godkendelse.

Vibrationsbegrænsningen betyder, at der inden for en afstand af 17,0 eller 25,0 meter fra midten af nærmeste

tunnelrør ikke må udføres arbejder, der kan påføre metrokonstruktionen vibrationer med hastigheder på mere end 20,0 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.

Ved anlægsaktiviteter som ramning eller vibrering af spuns eller pæle samt sprængninger, skal metrotunnelen monitoreres.

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

Oplagsbegrænsningen betyder, at der inden for en afstand af 4,0 meter fra midten af nærmeste tunnelrør ikke må placeres tanke til brandfarlige væsker, ledninger til sådanne tanke eller tankstationer.

Inden for 33,0 meter fra midten af nærmeste tunnelrør skal der laves en forudgående risikovurdering og indhentes skriftlig godkendelse fra Metroselskabet, før tanke til brandfarlige væsker, ledninger til sådanne tanke eller tankstationer kan placeres.

#### Servitut om metrostation

Servitut om metrostation omfatter bestemmelser om belastningsbegrænsning, dybde-/ udgravningsbegrænsning, vibrationer, oplag og ledninger med brandfarlige væsker, gasledninger, ledninger med væsker under tryk samt dampledninger, vagabonderende strømme/potentialudligning, beplantning og flugt- og/eller beredskabsarealer.

Denne servitut pålægges de stationsnære ejendomme (omfatter 8 ejendomme ved Sluseholmen og 7 ejendomme ved Mozarts Plads).

Belastningsbegrænsningen gælder for Sluseholmen i zonerne A36, A37, A38.1, A38.2, A38.3, A39.1, A39.2 og AT01, jf. tegning CR-ARSH-STA=Slu-EXP-DWG-311. For Mozarts Plads gælder belastningsbegrænsningen i zonerne A40, A41, A42, A43.1, A43.2, A43.3 og AT01, jf. tegning CR-ARSH-STA=Mop-EXP-DWG-311.

I zonerne (A36, A40, A41 og A42) over og op til 2 meter fra yderkant af metrokonstruktionen og op til 8 meter fra yderkant af ikke dybe konstruktioner tillades en belastning op til 20 kPa eller trafiklast, hvilket svarer til belastningen fra en let bygning på ca. 2 etager

på jorden uden kælder. 20 kPa svarer endvidere til, at køretøjer, der uden særlig tilladelse kan køre på det offentlige vejnet, også kan køre i disse zoner. 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 på ubebyggede arealer i disse zoner samt zone A37 en midlertidig belastning på 800 kN (svarende til ca. 80 ton) eller to midlertidige belastninger på hver 400 kN med mindst 6,5 meter imellem, såfremt der ikke er andre laster af nogen art inden for henholdsvis 20,0 meter ved Sluseholmen og 24,0 meter ved Mozarts Plads. Der kan f.eks. være tale om et støtteben på kran.

Arealet i zone A39.1 og A39.2 vedrører alene søterritoret, som administreres af By & Havn, og omfatter altså ikke privat ejendom.

Arealet i zone A41 vedrører alene vejarealer, hvor Københavns Kommune er vejbestyrelse, og omfatter altså ikke privat ejendom.

Arealet i zone A42 er bebygget. Den eksisterende bygning kan blive stående, ligesom en genopførelse er tilladt. Men hvis lasten fra den eksisterende bebyggelse øges med mere end 50 %, eller afstanden mellem bygningsfundamentet og metroen formindskes, eller funderingskoten på bygningen hæves, skal Metroselskabet kontaktes.

I zonerne for Sluseholmen (A37, A38.1, A38.2, A38.3) og for Mozarts Plads (A43.1, A43.2 og A43.3) gælder de samme belastningsbegrænsninger som for servitutzonen omkring de borede tunnelstrækninger, jf. ovenfor.

Dybde-/ udgravningsbegrænsningen gælder for Sluseholmen i zonerne B42, B43, B43T, B44, B44T, B45, B45T, B46T, B47, B47T, J1, J2.1, J2.2 og J3, jf. tegning CR-ARSH-STA=Slu-EXP-DWG-321. For Mozarts Plads gælder dybde-/udgravningsbegrænsningen i zonerne B42, B43, B43T, B44, B44T, J1, J2.1, J2.2, J2.3 og J3, jf. tegning CR-ARSH-STA=Mop-EXP-DWG-321. Det bemærkes at der for hver enkelt ejendom er angivet en specifik terrænkote og/eller en maksimal udgravningskote.

”B” er angivet for zonerne, der er omfattet af udgravningsbestemmelserne, og ”42” er zone over stationen, ”43” er zonen væk fra de ikke-dybe dele af stationen (den horisontale udstrækning) og ”44” og ”45” er zonerne, der ligger væk fra metrokonstruktionen (den horisontale udstrækning).

”T” er angivelsen for zonen, der er ligger over tunnelrøret.

”J” er angivelsen for zonen, der ligger 5,0 meter fra metrokonstruktionen.

I zonen over metrokonstruktionen (B42) tillades ikke udgravning. Der kan dog graves lokalt til oversiden af metrokonstruktionen, hvis de sidste 0,5 meter håndgraves.

I zonerne B44, B44T, B45, B45T, B47, B47T tillades for de fleste ejendomme udgravning indtil 8,0 meter under terræn. Hvis metrokonstruktionen ligger særligt højt, kan udgravningsbestemmelsen være begrænset yderligere, hvilket fremgår i arealfortegnelsen under de respektive ejendomme.

I zonerne B43, B43T og B46T skal det ved udgravning m.v. sikres, at jord- og vandtryk på metrokonstruktionen ikke ændres mere end ved en uafstivet udgravning ned til 2,5 meter under terræn.

I zonerne B44, B44T, B45, B45T, B47 og B47T skal det ved udgravning m.v. sikres, at jord- og vandtryk på metrokonstruktionen ikke ændres mere end ved en uafstivet udgravning ned til 5 meter under terræn.

I zonerne B43T, B44T, B45T, B46T, B47T må der bores eller etableres pæle ned til 5,0 meter over tunnelrørens overside. I større afstand end 8,0 meter fra tunnelrørens centerlinje kan der dog altid etableres pæle, når der forinden er fremsendt en nærmere specificeret skriftlig dokumentation til Metroselskabet om, at etableringen af pælene eller den efterfølgende overførte belastning til pælene ikke skader metrokonstruktionen, og når Metroselskabet skriftligt har meddelt godkendelse heraf.

Inden for 5,0 m hele vejen rundt om tunnelen kan der anvendes jordankre, styret underboring mv. ved fremsendelse af skriftlig dokumentation til Metroselskabets skriftlige godkendelse.

I zonerne J1, J2.1, J2.2 og J3 kan der anvendes jordankre, styret underboring mv. ved fremsendelse af skriftlig dokumentation for, at de påtænkte arbejder ikke skader metrokonstruktionen, til Metroselskabets skriftlige godkendelse.

Nedenstående bestemmelser vedrørende vibrationer, oplag og ledninger med brandfarlige væsker, gasledninger, ledninger med væsker under tryk og dampledninger, vagabonderende strømme/potentialudledning, beplantning samt flugt- og/eller beredskabsarealer relaterer til tegning CR-ARSH-STA=slu-EXP-DWG-331 og CR-ARSH-STA=Mop-EXP-DWG-331.

Vibrationsbegrænsning indebærer, at ejeren forinden iværksættelse af vibrationsgenererende arbejder inden

for en afstand af 30,0 meter målt vandret fra yderkant af den underjordiske metrokonstruktion skal foretage en vurdering af, hvorvidt grænseværdierne 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 metrokonstruktionen 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 og ledninger med brandfarlige væsker indebærer, at der inden for en afstand 1,0 meter fra yderkanten af den underjordiske metrokonstruktion ikke må anbringes tanke til opbevaring af brandfarlige væsker, ledninger til sådanne tanke, ledninger til transport af brandfarlige væsker eller tankstationer. Inden for 30,0 meter skal der laves en skriftlig risikovurdering, som skal skriftligt godkendes af Metroselskabet, inden sådanne anlæg må placeres.

Bestemmelser om gasledninger indebærer, at der inden for en afstand af 30,0 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; dog ikke inden for 6,0 meter målt vandret fra ventilationsindtag til elevator-skakte.

Bestemmelser om ledninger med væsker under tryk og dampledninger indebærer, at der inden for en afstand af 20,0 meter målt vandret fra åbninger i terræn (C1) ikke må placeres fjernvarmeledninger, hvor spædevandsreservoir er større end 100 m<sup>3</sup>, vandledninger eller kloakledninger under tryk, eller fjernkøleledninger. Inden for 20,0 meter målt vandret fra trapper og elevatorer må der ikke placeres dampledninger.

Bestemmelser om vagabonderende strømme/potentialudledning betyder, at der inden for 1,0 meter fra ydersiden og oversiden af metrokonstruktioner ikke må etableres konstruktioner, installationer mv., der er elektrisk ledende. Tilgængelige dele tilsluttet andet

jordingssystem end Metroens jordingssystem må ikke anbringes nærmere end 2,5 meter fra tilgængelige ledende dele tilsluttet Metroens jordingssystem. Udligningssystemer mellem de to jordingssystemer må ikke etableres.

Bestemmelser om beplantning betyder, at inden for en afstand af 30,0 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.

Ved terrænreguleringer må vandtilstrømningen til Metroens anlæg ikke blive forøget.

Bestemmelser om flugt- og/eller beredskabsarealer betyder, at en bestemt zone på ejendommen skal friholdes, og der må ikke etableres permanente eller midlertidige anlæg eller installationer eller gives tilladelse til oplag, indretninger (skilte, boder osv.), demonstrationer, optog, indsamlinger, møder m.v., der kan forhindre brugen af arealet til flugt m.v.

### **Fremkomne bemærkninger**

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

En fremmødt stillede spørgsmål til, om det vil være et problem at genopføre bygninger, hvis de genopføres i andre materialer end de eksisterende.

Metroselskabet oplyste, at nyere byggerier generelt er bygget i lettere materialer. Såfremt situationen vil opstå, vil det under alle omstændigheder være tilrådeligt at have en dialog med Metroselskabet, således man kan få udnyttet mulighederne for genopførelse fuldt ud. Metroselskabet gjorde opmærksom på, at ingen eksisterende byggerier har en belastning, der er i konflikt med servitutbestemmelserne, ligesom det blev understreget, at der altid vil blive givet tilladelse til et tilsvarende byggeri, som det nedbrændte/nedrevne.

Der blev stillet spørgsmål til, om ændringer vedrørende flugtveje vil blive sendt ud til grundejerne, hvilket Metroselskabet bekræftede.

En repræsentant for HOFOR spurgte til, hvorfor der i metrosikkerhedsservitutten på HOFORs ejendom matr.nr. 469 Kongens Enghave, København (Slu-16) er anført to dybdebegrænsningszoner (B44 og B45) med samme indhold. Repræsentanten anførte, at det giver et forståelsesmæssigt problem, og at det blot bør være dybdebegrænsningszonen for B44, der gælder for hele området.

Metroselskabet anførte hertil, at det øjensynligt har baggrund i, at der tidligere har været planlagt en bygning på en del af arealet, og at det fortsat er designet til, at der på sigt kan komme en bygning. Metroselskabet lovede dog at undersøge dette nærmere. Metroselskabets tilbagemelding er anført under det pågældende løbenummer (HOFORs ejendom, Slu-016) nedenfor.

En fremmødt spurgte, om det erfaringsmæssigt kan oplyses, om der sendes vibrationer fra metroen op i bygningerne. Metroselskabet oplyste, at der monitoreres i anlægsfasen, og at der ikke er erfaring med skader på bygninger. Der er verserende sager om hørbare tog på Cityringen.

En fremmødt spurgte, hvorfor der ikke er tale om en dynamisk zone i forhold til servitutteksten.

Metroselskabet oplyste, at det skyldes, at undergrund m.v. er forskellig. Der opfordres generelt til, at der indgås dialog med Metroselskabet i forhold til, hvad der er muligt i konkrete tilfælde.

En fremmødt spurgte til praksis for erstatning for pålæg af servitutter.

Kst. kommissarius oplyste, at eksisterende forhold ikke berøres af servitutterne, og den sædvanlige anvendelse af ejendommene kan fortsætte som hidtil. Kommissionen har pålagt lignende metrosikkerhedsservitutter på over 1.000 ejendomme på Cityringen, og der har som udgangspunkt været tale om beskedne erstatninger (minimumserstatninger).

Kommissionen har således ikke ved Cityringen fundet, at der har været tale om ejendomsværditab på ejendomme i forbindelse med pålæg af servitutter til beskyttelse af metroen. (Ved de tidligere metrolinjer har det været ganske få ejendomme, hvor der har været tale om et ejendomsværditab. Her blev der også pålagt metrosikkerhedsservitut på et betydelig antal ejendomme). Det er vigtigt at understrege, at erstatningsretten omhandler aktuelle og sikre tab, og ikke mulige tab baseret på hypotetiske situationer i fremtiden. I øvrigt er det for langt de fleste ejendomme en stor fordel, at der kommer en metro i området.

Metroselskabet anførte i den forbindelse, at metrotunnelerne på Sydhavnslinjen har et andet design end de tidligere anlagte metrolinjer, fordi Sydhavnslinjen til forskel fra de andre metrolinjer gennemløber byudviklingsområder. Det er således muligt at bygge op til 9 etager i Sydhavn, og dermed mere end i indre by, som allerede var fuldt udbygget.

På baggrund af de forretninger, der tidligere har været med pålæg af lignende metrosikkerhedsservitutter på Cityringen, kan der i øvrigt oplyses følgende:

- Aktiviteter som altanprojekter, ny kloakering, stilladser og rørlægning vil typisk falde under bagatelgrænsen, hvor det ikke er nødvendigt at kontakte Metroselskabet, inden arbejdets igangsættelse. Ved altanprojekter skal der også typisk anvendes kraner til at løfte altanerne, og punktbelastningen på 150 ton vil næppe overskrides. Kranfirmaet vil dog kende specifikationerne på den pågældende maskine, hvorfor man vil kunne sikre sig, at punktbelastningen på 150 ton ikke overskrides.
- Der er en del eksempler på, at det har været muligt at bygge meget høje og store byggerier til trods for servitutbestemmelserne, da parterne igennem dialog har fundet løsninger, der er holdbare for alle parter, og som ikke er til fare for metrokonstruktionens sikkerhed.
- Den tidsmæssige ramme for at vurdere dispensationsansøgninger vil afhænge af, hvor gode ansøgere m.v. er til at oplyse deres sag fuldt ud. Metroselskabet opfordrede i denne forbindelse til, at bygherrer så tidligt i processen som muligt kontakter Metroselskabet, således man kan få oplyst, hvilken type dokumentation der er brug for.
- Ved større renoveringsprojekter og byggeprojekter m.v. vil der i forvejen skulle rekvireres rådgiverbistand til brug for bl.a. indhentning af tilladelser / byggetilladelse ved kommunen m.v. – og det er derfor sædvanligvis ikke et problem, at der i forbindelse med høring af Metroselskabet skal udarbejdes dokumentation, idet der i stort omfang vil være tale om de samme beregninger m.v., som der skal forelægges ved ansøgninger om byggetilladelser m.m. Metroselskabet vejleder gerne om, hvilken dokumentation der nærmere ønskes i det konkrete tilfælde.

### **Kommissionens generelle vurderinger vedr. praksis og erstatningsniveauer**

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 metrosikkerhedsservitutter i 1998-2003 fastlagt nogle principper for erstatningsfastsættelsen. Disse er videreført ved pålæg af metrosikkerhedsservitutter på Cityringen i 2018-2019. Der forligger således en omfattende praksis på området.

For så vidt angår behandlingen af de tidligere metrobeskyttelsesservitutter har ekspropriationskommissionen tilbage i 1998-2003 bl.a. angivet følgende betragtninger, som også er anvendt ved pålæg af servitutter på Cityringen, idet erstatningstaksterne på Cityringen dog er opjusteret (forhandlingsprotokollen fra 26. februar 2018, 265. hæfte, side 2315-2317):

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

*Det almindelige udgangspunkt for afgørelse af dette spørgsmål vil være, om der ved servitudpålægget 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 servitudpålægget ikke indebærer noget tab, der skal erstattes, finder Kommissionen, at der i relation til servitudpålægget alene bliver tale om at yde en mindre erstatning for den ulempe, som selve tinglysningsen af servituttens medfører.*

*Det er Kommissionens opfattelse, at der - med ganske få undtagelser - ikke ved pålæg af servitutterne er sket en værdiforringelse af ejendommene. Den regulering, som allerede gælder for udnyttelsen af de ejendomme, der pålægges servitut til beskyttelse af Metro's stationer og skakte m.v., indebærer, at metrobeskyttelsesservituttens 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, dvs. 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' 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 servituten. 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 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 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 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 udgravningsservitutten, 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 metrobeskyttelsesservitutter også finder anvendelse for så vidt angår pålæg af servitutter vedr. Sydhavnsmetroen, herunder også vedrørende strækningen, der behandles ved denne forretning.

Metroselskabet har endvidere oplyst, at servitutterne om metroens sikkerhed overordnet set er lempet specielt vedrørende belastningsbestemmelser i forhold til de tidligere pålagte metrobeskyttelsesservitutter på Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Cityringen, idet metrokonstruktionerne til Sydhavnen er forstærkede konstruktioner med henblik på byudvikling. Ligesom ved Cityringen pålægges der til beskyttelse af Metro til Sydhavnen bestemmelser om vibrationer.

Metroselskabet har oplyst, at der er tale om bestemmelser, der allerede skal overholdes i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger om vibrationer Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 ”Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø”, men at det på baggrund af erfaringer fra de tidligste metrostrækninger ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt har vist sig hensigtsmæssigt at indskrive bestemmelserne i servitutten, 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 ejerens råden og den fremtidige udnyttelse af de omhandlede ejendomme, ligesom servitutpålæggene ikke medfører en forringelse af ejendomsværdien. Der henvises til ovennævnte betragtninger, herunder kommissionens erstatningsprincipper vedrørende de tidligere pålagte metroservitutter, som ligeledes fandt anvendelse ved pålæg af servitutter på Cityringen.

I forhold til de oprindelige metroservitutter vedrørende Ørestadsbanen og Frederiksbergbanen, som er pålagt for ca. 20 år siden, blev servituttaksterne ved Cityringen reguleret op. Disse blev pålagt i 2017-2019. Kommissionen finder, at de takster, som blev anvendt ved pålæg af metrosikkerhedsservitutter på Cityringen passende kan finde anvendelse ved pålæg af servitutter på Metro til Sydhavn. Der henvises til ovennævnte forhandlingsprotokol, 265. hæfte, side 2317-2318.

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

De typer af bestemmelser om belastning, udgravning, vibrationer og oplag, der indgår i tunnelservitutten, er også indeholdt i stationsservitutterne, men stationsservitutterne vil desuden typisk også indeholde bestemmelser, omladninger, beplantning m.v. Stationsservitutter vil herudover ofte være mere restriktive end tunnelservitutten mht. belastning og udgravning. Der vil derfor samlet set – ligesom ved de tidligere metrosikkerhedsservitutter – 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.

### Erstatningstakster

Kommissionen finder herefter, at erstatningen for pålæg af servitutter på Metro til Sydhavnen, ligesom ved Cityringen, passende kan fastsættes til et grundbeløb/minimumsbeløb på 2.000 kr. for pålæg af servitutbestemmelser om belastning, udgravning og/eller vibrationer, svarende til tunnelservitutten, 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 delservitutter).

Såfremt servitutten omhandler særlige (restriktive) forhold vedrørende begrænsninger i belastning og/eller udgravning, kan dette udløse en yderligere ulempeerstatning på 6.500 kr., eventuelt 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 finder på den baggrund, at der for visse ejendomme foreligger nogle særlige (restriktive) forhold vedrørende begrænsninger i belastninger og udgravninger, som, jf. ovenstående principper, bør udløse en noget større ulempeerstatning end det ovennævnte grundbeløb / minimumserstatning.

Medmindre andet er anført under de enkelte løbenumre, foretog kommissionen herefter den rekvirerede ekspropriation vedrørende de i Arealfortegnelse:

Nr. 4: Mozarts Plads (version 2) under lb.nr. Mop-001, Mop-002, Mop-003, Mop-004, Mop-005, Mop-007, Mop-008, Mop-009, Mop-010, Mop-013, Mop-014, Mop-016, Mop-017, Mop-018, Mop-021, Mop-025, Mop-028 og Mop-32 opførte ejendomme.

Nr. 3: Sluseholmen (version 3) under lb.nr. Slu-002, Slu-003, Slu-004, Slu-007, Slu-008, Slu-010, Slu-011, Slu-012, Slu-013, Slu-015, Slu-016, Slu-020, Slu-021, Slu-022, Slu-023, Slu-025, Slu-034, Slu-041, Slu-042, Slu-043, Slu-045, Slu-046, Slu-047 og Slu-048 opførte ejendomme.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

**Sine Kjeldsen**

**Bjarke Abel   Leif Luxhøj-Pedersen   Anders Pedersen   Frants Hagen Hagensen**  
**Jørgen Poulstrup   Karsten Willeberg-Nielsen   Michael Persson   Anna Sandmann Pedersen**

*/Ajda Rostami*

Udskriftens rigtighed bekræftes

*Mette Bergmann Andersen*