Taksationskommissionen for Sjælland mv.

Kendelse

Forretning den 12. september 2024

Sagsnr. 2023-158645/46/47/48/50

Sagens parter:

Lodsejerne repræsenteret af lodsejer

(herefter benævnt lodsejeren)

lb.nr. Ebr-067, matr.nr. 1 , København beliggende adresse1 , 2450 København SV, ejet af lodsejer 1

lb.nr. Ebr-074, matr.nr. 2 , København beliggende adresse2 , 2450 København SV, ejet af lodsejer 2

uden lb.nr., matr.nr. 3 , København beliggende adresse3 , 2450 København SV, ejet af lodsejer 3

lb.nr. Ebr-075, matr.nr. 4 , København beliggende adresse4 , 2450 København SV, ejet af lodsejer 4

lb.nr. Ebr-078, matr.nr. 5 , København beliggende adresse5 , 2450 København SV, ejet af lodsejer 5

mod

Metroselskabet I/S

(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen stadfæster ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

Sagen vedrører spørgsmålet, om lodsejer er berettiget til forhøjet erstatning for pålæg af metrosikkerhedsservitutter ved anlæg af metroen M4 i Sydhavnen.

Torsdag den 12. september 2024, ca. kl. 9.00 samledes Taksationskommissionen for Sjælland mv. på adresse1 , 2450 København SV. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden professor, dr.jur. Thomas Riis, de af transportministeren udpegede kommissionsmedlemmer, cand.jur. Susanne Nielsen og vurderingsinspektør Preben Thorvig, samt de kommunalt udpegede kommissionsmedlemmer, landinspektør Erling Rørdam og administrerende direktør Claus Bo Nielsen.

Kommissionsmedlem Preben Thorvig var ikke til stede under besigtigelsen men mødtes med kommissionen og parterne til udveksling af synspunkter efterfølgende.

Som bistand for taksationskommissionen mødte ledende landinspektør Karsten Willeberg-Nielsen, Mølbak Landinspektører A/S.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland mv. af lodsejers tidligere repræsentant advokat Michael Delin fra Aumento Advokatfirma ved e-mail af 13. oktober 2023. Lodsejer gav møde ved advokat Jonas Adsbøl Sørensen og projektdirektør Michel Reumert Reffs fra lodsejer . Lodsejer var derudover repræsenteret af advokat Peter Schradieck og advokat Regitze Bech Lihn fra Plesner Advokatpartnerselskab.

Anlægsmyndigheden gav møde ved projektleder Sidsel Cecilie Hansen og jurist Anette Pøhl fra Metroselskabet I/S samt landinspektør Anna Sandmann Pedersen fra LE34. Anlægsmyndigheden var derudover repræsenteret af advokat Jacob Schall Holberg og advokatfuldmægtig Alija Balavac fra Bech-Bruun Advokatpartnerselskab.

Protokollen blev ført af juridisk sekretær, fuldmægtig Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Sagens oplysninger

Ejendommen bestående af matr.nr. 1 , København (lb.nr. Ebr-067) er en byggegrund i byzone på 3.481 m^2. Ejendommen er beliggende på adresse6 ved Enghave Brygge i København. Ifølge den offentlige ejendomsvurdering af 1. oktober 2020 var ejendommen vurderet til en ejendomsværdi på 13.924.000 kr., heraf grundværdi 13.924.000 kr. Den 23. marts 2022 blev ejendommen pålagt servitut om boret tunnel på 2.549 m^2 med dertilhørende belastnings-, dybde-, vibrations- og oplagsbegrænsninger. Ejendommen udgør lodsejer s byggefelt "I" – for projektet "The Lighthouse" (projekteret kontorbyggeri i 8-9 etager).

Ejendommen bestående af matr.nr. 2 , København (lb.nr. Ebr-074) er en samlet fast ejendom i byzone på 8.392 m^2, heraf vej 233 m^2. Ejendommen består af 43 ejerlejligheder. Ejendommen er beliggende på adresse2 ved Enghave Brygge i København. Ifølge den offentlige ejendomsvurdering af 1. oktober 2019 var ejendommen vurderet til en ejendomsværdi på 44.124.000 kr., heraf grundværdi 44.124.000 kr. Den 23. marts 2022 blev ejendommen pålagt servitut om boret tunnel på 6.231 m^2 med dertilhørende belastnings-, dybde-, vibrations-

og oplagsbegrænsninger. Ejendommen udgør lodsejers byggefelt "G" – for projektet "lodsejer 2" (afsluttet boligbebyggelse).

Ejendommen bestående af matr.nr. 3 , København (uden lb.nr.) er en byggegrund i byzone på 2.251 m^2, heraf vej 1.251 m^2. Ejendommen er beliggende på adresse3 ved Enghave Brygge i København. Ifølge den offentlige ejendomsvurdering af 1. oktober 2020 var ejendommen vurderet til en ejendomsværdi på 9.004.000 kr., heraf grundværdi 9.004.000 kr. Ejendommen er ikke pålagt servitut om boret tunnel. Ejendommen udgør lodsejers byggefelt "D" – for projektet "The Boathouse" (projekteret kontorbyggeri i 6-7 etager).

Ejendommen bestående af matr.nr. 4 , København (lb.nr. Ebr-075) er en byggegrund i byzone på 3.392 m^2. Ejendommen er beliggende på adresse4 ved Enghave Brygge i København. Ifølge den offentlige ejendomsvurdering af 1. oktober 2020 var ejendommen vurderet til en ejendomsværdi på 15.264.000 kr., heraf grundværdi 15.264.000 kr. Den 23. marts 2022 blev ejendommen pålagt servitut om boret tunnel på 3.022 m^2 med dertilhørende belastnings-, dybde-, vibrations- og oplagsbegrænsninger. Ejendommen udgør lodsejers byggefelt "N1" – for projektet "The Powerhouse" (projekteret kontorbyggeri i 5-9 etager).

Ejendommen bestående af matr.nr. 5 , København (lb.nr. Ebr-078) er en byggegrund i byzone på 5.639 m^2, heraf vej 1.667 m^2. Ejendommen er beliggende på adresse5 ved Enghave Brygge i København. Ifølge den offentlige ejendomsvurdering af 1. oktober 2020 var ejendommen vurderet til en ejendomsværdi på 15.888.000 kr., heraf grundværdi 15.888.000 kr. Den 23. marts 2022 blev ejendommen pålagt servitut om boret tunnel på 3.092 m^2 med dertilhørende belastnings-, dybde-, vibrations- og oplagsbegrænsninger. Ejendommen udgør lodsejers byggefelt "H" – for projektet "The Warehouse" (projekteret kontorbyggeri i 6-7 etager).

Den første besigtigelsesforretning blev afholdt den 30. juni 2016, hvor overkanten af det projekterede metrotunnelrør under Enghave Brygge var beliggende i ca. kote -14 m, og den horisontale udstrækning af metroservitutten var 17 m til begge sider af centerlinjen for metrotunnelrøret. Lodsejer blev gjort bekendt med ændring i dybden af metrotunnelen af anlægsmyndigheden i sommeren 2018.

Den første supplerende besigtigelse blev afholdt den 30. januar 2019, hvor overkanten af det projekterede metrotunnelrør blev hævet til ca. kote -9 m, og den horisontale udstrækning af metroservitutten blev øget fra 17 m til 25 m til begge sider af centerlinjen for metrotunnelrøret.

Den sidste supplerende besigtigelses- og ekspropriationsforretning blev afholdt den 23. marts 2022, hvor 4 af ejendommene blev pålagt servitut om boret tunnel med overkanten af metrotunnelrøret sat til kote -9 m, og den horisontale udstrækning af metroservitutten blev øget fra 25 m til 33 m til begge sider af centerlinjen for metrotunnelrøret.

Ved besigtigelsesforretningen den 30. juni 2016 oplyste anlægsmyndigheden bl.a., at der på ejendomme over tunnelrørene tinglyses en servitut til sikring af metroanlægget (servitut om metro), jf. udskrift af forhandlingsprotokollen for ekspropriationskommissionen, 5. hæfte, af 30. juni 2016, s. 42-43:

"Servituttens formål er at forhindre, at der for eftertiden foretages noget på ejendommene, der kan skade metroanlægget og dermed forringe anlæggets og passagerernes sikkerhed.

For så vidt angår de underjordiske anlæg, tinglyses servitutten på alle ejendomme beliggende indenfor ca. 17 m målt fra centerlinje af nærmeste tunnelrør og ca. 30 m målt fra yderkant af stations-, kammer- og rampekonstruktionerne.

[…]

For de underjordiske anlæg kan servitutten indeholde blandt andet bestemmelser om:

- *Maksimal belastning.*
- *Maksimal udgravningsdybde.*
- *Oplag af brandfarlige væsker.*
- *Placering af ledninger med brandfarligt indhold.*
- *Beplantning, kraner/konstruktioner og lignende.*
- *Elektriske forhold.*
- *Placering af bygninger.*
- *Færdelsret.*
- *M.m.*"

Det fremgår også af protokollen (s. 50, 2. spalte, øverst), at der på besigtigelsesforretningen var dialog mellem lodsejer og anlægsmyndigheden om særligt placeringen af midlertidigt arbejdsareal til pumpesump.

Ved den supplerende besigtigelsesforretning den 30. januar 2019 fremlagde anlægsmyndigheden følgende ændringer, jf. udskrift af forhandlingsprotokollen, 35. hæfte, af 30. januar 2019, s. 328:

"*Ved besigtigelsesforretningen i juni 2016 blev beskyttelseszonen fastlagt til en zone 30 m målt fra yderkant af metrokonstruktion og 17 m på begge sider af tunnelrørenes centerlinje.*

I forbindelse med detailprojekteringen af metrotunnelen ved Enghave Brygge har det vist sig muligt at hæve dele af metrotunnelen ca. 5 meter, hvilket bl.a. vil betyde forbedrede passagerforhold ved metrostationen, da nedgangen til perronen bliver forkortet. Derudover forventer Metroselskabet I/S, at en hævet metrotunnel vil betyde, at pumpesumpen ved Enghave Brygge ikke længere skal etableres.

Ved en beslutning om at hæve metrotunnelen er det nødvendigt at udvide beskyttelseszonen omkring de dele af metrotunnellerne, som efter projektændringen ikke i deres helhed er beliggende i det dybtliggende kalklag. Udvidelsen sker af sikkerhedsmæssige årsager. Beskyttelseszonen udvides ved st. 700-1.400 fra 17 til 25 meter på hver side målt fra tunnelrørenes centerlinje."

Det fremgår endvidere af protokollen (under "Fremkomne bemærkninger" s. 328-329), at:

"Metroselskabet I/S oplyste i tillæg til ovenstående gennemgang, at beskyttelseszonen for så vidt angår metrostationen er uændret i forhold til, hvad der blev præsenteret på besigtigelsesforretningen den 30. juni 2016, og det er alene beskyttelseszonen (servitutbæltet) i forhold til servitut om boret tunnel, der ønskes ændret fra 17 meter til 25 meter. Dette bevirker, at der er én yderligere ejendom, der vil blive pålagt servitut om boret tunnel, idet det dog kun er et mindre hjørne af ejendommen, der berøres.

Metroselskabet I/S oplyste endvidere, at indholdet af servitut om boret tunnel ikke er endeligt fastlagt endnu, men at servitutten forventes at indeholde bestemmelser om maksimal belastning- og udgravningsdybde, vibrationshastigheder, oplag af brandfarlige væsker og/eller placering af ledninger med brandfarligt indhold m.v. Metroselskabet I/S understregede i denne forbindelse, at servitutten ikke forhindrer bebyggelse på ejendommene, men at Metroselskabet I/S og ejeren indgår i en dialog omkring projekter på ejendommen. Metroselskabet I/S oplyste hertil, at der allerede på nuværende tidspunkt er en god og tæt dialog med ejerne i området, herunder omkring hvad ændringen af beskyttelseszonen kan have af konsekvenser.

Der blev stillet spørgsmål til, hvad ændringen af metroens dybde kan have af byggetekniske konsekvenser for ejendomme over og i nærhed af metrotunnelsen, herunder om det kan medføre meromkostninger for ejere, der allerede har projekterede byggeprojekter m.v.

Metroselskabet I/S bekræftede i denne forbindelse, at beskyttelseszonen i nogle tilfælde kan have betydning for udførelsen af et byggeri, og det kan ikke udelukkes, at dette kan medføre meromkostninger for ejeren. Denne eventuelle meromkostning må ejeren og Metroselskabet I/S have en dialog omkring, og hvis parterne mod forventning ikke kan løse dette sammen, kan sagen ved de kommende ekspropriationsforretninger forelægges for ekspropriationskommissionen, som herefter vil tage stilling til erstatningsspørgsmålet."

Ved den kombinerede besigtigelses- og ekspropriationsforretning den 23. marts 2022 oplyste Metroselskabet, 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 meter, jf. udskrift af forhandlingsprotokollen, 73. hæfte, af 23. marts 2022, s. 1.

Af protokollen fremgår en nærmere gennemgang af bestemmelserne om belastnings-, dybde-/udgravnings-, vibrations- og oplagsbegrænsning i servitut om boret tunnel, jf. protokollens s. 3-4. Fsva. lodsejer-ejendommene fremgår det konkret af protokollen, at en repræsentant fra lodsejer anmodede om, at få erstatningsspørgsmålet udsat for lb.nre. Ebr-067, Ebr-074, Ebr-075 og Ebr-078 med henblik på at kunne komme med yderligere skriftlige indlæg i sagen (protokollens s. 7, 2. spalte, øverst). Der blev herefter eksproprieret som anført i arealfortegnelsen, og erstatningsspørgsmålet blev udsat.

Følgende oversigt angiver servitutbegrænsningerne på lodsejer-ejendommene:

Lb.nr. Ebr-067, matr.nr. 1 , lodsejer byggefelt "I", samlet servitutareal; 2.549 m^2, heraf servitutareal med belastnings- og udgravningsbegrænsninger (indenfor servitutlinjen X, 8,0 / 17,0 / 25,0 m servitutzone); ca. 1.798 m^2, heraf indenfor byggefelt; ca. 1.343 m^2:

Max. belastning (§ 2, wSLS); 180 kPa
Min. designkote for terræn (§ 2, kote XT); 2,3 m
Max. kote for udgravning (§ 3, kote YT); -6,1 m
Udgravningsdybde (§ 2 - § 3, kote XT – kote YT); 8,4 m

Lb.nr. Ebr-074, matr.nr. 2 , lodsejer byggefelt "G", samlet servitutareal; 6.231 m^2, heraf servitutareal med belastnings- og udgravningsbegrænsninger; ca. 3.626 m^2, heraf indenfor byggefelt; ca. 1.200 m^2:

Max. belastning (§ 2, wSLS); 180 kPa
Min. designkote for terræn (§ 2, kote XT); 2,5 m
Max. kote for udgravning (§ 3, kote YT); -5,8 m
Udgravningsdybde (§ 2 - § 3, kote XT – kote YT); 8,3 m

Lb.nr. uden, matr.nr. 3 , lodsejer byggefelt "D", samlet servitutareal; 0 m^2:

Ingen metro-beskyttelsesservitut pålagt

Lb.nr. Ebr-075, matr.nr. 4 , lodsejer byggefelt "N1", samlet servitutareal; 3.022 m^2, heraf servitutareal med belastnings- og udgravningsbegrænsninger; ca. 2.606 m^2, heraf indenfor byggefelt; ca. 1.567 m^2:

Max. belastning (§ 2, wSLS); 180 kPa
Min. designkote for terræn (§ 2, kote XT); 2,0 m
Max. kote for udgravning (§ 3, kote YT); -4,3 m
Udgravningsdybde (§ 2 - § 3, kote XT – kote YT); 6,3 m

Lb.nr. Ebr-078, matr.nr. 5 , lodsejer byggefelt "H", samlet servitutareal; 3.092 m^2, heraf servitutareal med belastnings- og udgravningsbegrænsninger; ca. 1.945 m^2, heraf indenfor byggefelt; ca. 1.083 m^2:

Max. belastning (§ 2, wSLS); 180 kPa
Min. designkote for terræn (§ 2, kote XT); 2,3 m
Max. kote for udgravning (§ 3, kote YT); -6,0 m
Udgravningsdybde (§ 2 - § 3, kote XT – kote YT); 8,3 m

Følgende er en tidslinje for forløbet:

19. januar 2015	Lokalplan 494 for Enghave Brygge bekendtgjort
1. januar 2016	Lodsejer erhverver byggefelt DHI
30. juni 2016	Besigtigelsesforretning med oprindelig placering af metroens linjeføring
2. juni 2017	Lodsejer indgår betinget købsaftale om byggefelt N1
5. oktober 2017	Konkurrenceforslag accepteret
Sommer 2018	To møder mellem lodsejer og Metroselskabet, hvor lodsejer bliver gjort bekendt med at metroens linjeføring hæves
30. januar 2019	Supplerende besigtigelsesforretning med hævet linjeføring af Metroen
13. november 2019	Tillæg 2 til lokalplan nr. 494 bekendtgjort
10. august 2020	lodsejer søger om byggetilladelse til DHI sekantpæle og opdriftsankre
8. september 2020	lodsejer og virksomhed 1 indgår hovedentrepriseaftale vedr. DHI sekantpæle og opdriftsankre
30. september 2020	Byggetilladelse for DHI for udgravning, spuns og sekantpæle samt jordankre
Ultimo 2020	virksomhed 1 færdigmelder arbejder med sekantpæle og opdriftsankre
Primo 2021	Metroselskabet begynder boring af metrotunnel under byggefelt HI
8. oktober 2021	Byggetilladelse for den resterende del af projektet for DHI
23. marts 2022	Ekspropriationsforretning for metro sikkerhedsservitutter

Erstatning for pålæg af servitut om boret tunnel på de 4 berørte lodsejer-ejendomme blev herefter fastsat af ekspropriationskommissionen ved kendelse af 21. september 2023, jf. udskift af forhandlingsprotokollen, 113. hæfte, hvor "Kommissionens bemærkninger og afgørelse" (protokollens s. 36-39) er gengivet nedenfor.

Ekspropriationskommissionens bemærkninger og afgørelse af 21. september 2024

"Kommissionen skal indledningsvis bemærke, at kommissionen finder, at et overordnede spørgsmål i denne sag er, om lodsejer som bygherre har haft mulighed for at udnytte/kan udnytte de pågældende ejendomme (byggegrunde) på "sædvanlig vis" uanset metrotunnelens komme og forløb under ejendommene. Et andet overordnet spørgsmål er, om lodsejer kan siges at have være tilsikret særlige rettigheder eller vilkår, herunder om der er modtaget bindende løfter i forbindelse med udnyttelsen af ejendommene. Endelig er spørgsmålet i denne sag hvorvidt lodsejer har krav på erstatning for afholdte meromkostninger i forhold til sædvanlig projektering og udførelse af byggeri, der kan henføres til projektændringen i 2018-2019 med hævningen af metrotunnellerne med ca. 5 m under byggefelterne.

Etablering af en Metro til Sydhavnen er vedtaget ved lov nr. 156 af 18. februar 2015, som er en ændring til lov nr. 552 af 6. juni 2006 om en Cityring. Det fremgår af sagen, at lodsejer har opkøbt ejendommene fra i efteråret 2015, dog er ejendommen med byggefelt N1 købt i efteråret 2017. Den 30. juni 2016 afholdes ordinær besigtigelsesforretningen. Den 30. januar 2019 afholdes supplerende besigtigelsesforretning, hvor

kommissionen godkender, at metrotunnelen hæves ca. 5 meter på en strækning ved Enghave Brygge.

Det fremgår af tidsforløbet, at lodsejer *har været vidende om, at der skulle bygges en metro under ejendommene allerede da de købte ejendommene i 2015. Kommissionen har forstået det således, det er ændringen – dvs. beslutningen om, at metrotunnelen hæves 5 meter - der er årsag til, at* lodsejer *har rejst erstatningskravet. Havde det fra starten af være besluttet, at metrotunnelen skulle ligge 5 meter højere, ville* lodsejer *således formentligt ikke have rejst et krav.*

Der er ikke i forbindelse med selve tunnelboringerne til etablering af metro til Sydhavnen, og i øvrigt heller ikke til etablering af Cityringen, foretaget ekspropriation. Tunnelboringerne foregår typisk i ca. 10-25 meters dybde (under terræn) svarende til metrotunnelens fremtidige beliggenhed.

Det er kommissionens opfattelse, at ejendomsretten til en ejendom som udgangspunkt kun omfatter overfladearealet med den del af arealet under terræn, som er genstand for sædvanlig udnyttelse. Det er sædvanlig udnyttelse af en ejendom, at der skal kunne udføres fundering.

Det fremgår af sagen, at metrotunnelen på den pågældende strækning ligger i ca. 11-13 meters dybde, og der kan ske udgravning i ned til ca. 6,3 meters (vedr. lb.nr. Ebr-075) og 8,3-8,4 meters (vedr. Ebr-067, Ebr-074, Ebr-078 og Ebr-082) dybde. Kommissionen finder herefter, at ejendommene som udgangspunkt har kunnet udnyttes/kan udnyttes på "sædvanlig vis", jf. også de af kommissionens fastsatte retningslinjer i forhandlingsprotokollens 73. hæfte. Det fremgår bl.a. heraf, at metrosikkerhedsservitutterne på den pågældende strækning ikke er særlig restriktive. Kommissionen skal bemærke, at den supplerende besigtigelse er lovlig afholdt, og der er tale om en lovlig projektændring. Kommissionen finder på den baggrund ikke, at lodsejer*s ejendomme skal tilgodeses i højere grand end andre ejendomme, som har tilsvarende metrosikkerhedsservitutter, men hvor der ikke har været en tilsvarende ændring*.

Spørgsmålet er herefter, om lodsejer *på anden vis kan siges at have nogle beskyttede forventninger eller være tilsikret særlige rettigheder m.v. som medfører, at* lodsejer *har en bedre retsstilling end den det, der normalt følger af ovennævnte forståelse vedrørende en "sædvanlig" udnyttelse af en ejendom.*

Der er ingen tvivl om, at lodsejer *har været vidende om, at der skulle bygges en metro under ejendommene allerede da de købte ejendommene fra i efteråret 2015 – sommeren 2016 (byggefelt N1 er dog først erhvervet i 2017). Hvis man vil bygge ovenpå/tæt ved en kommende metro, må man almindeligvis forvente, at der bliver behov koordinering i forhold til anlægsarbejder for Metroen, og at der kan forekomme besværligheder og eventuelle fordyrelse af byggeriet på baggrund af tilpasninger i forhold til metroprojektet. Dette må i øvrigt også kunne antages at ske i forhold til andre nabobyggerier, herunder især i udviklingsområder som Enghave Brygge.*

Men har den ordinære besigtigelse i juni 2016 den virkning, at metroprojektet på den pågældende strækning bliver "låst" på en sådan måde, at en efterfølgende ændring af metroprojektet, som måtte være til skade for lodsejer *ved en forringelse af ejendommenes værdi og/eller meromkostninger i forbindelse med udnyttelsen af ejendommene, altid vil kunne medføre et berettiget krav om erstatning? Kommissionen finder ikke, at det er tilfældet. Det er almindelig kendt, at der af den ene eller anden grund, kan ske ændringer af store anlægsprojekter, hvor typisk kun rammerne er fastsat ved lov. Kommissionen finder, at kun hvis der er tale om helt særlige forhold, kan der blive tale om erstatning på baggrund af en sådan projektændring.*

lodsejer *har anført, at i henhold til lokalplan nr. 494 fra januar 2015 og lokalplantillægget fra 6. december 2016 ikke er restriktioner imod en parkeringskælder i to etager, så*

det er altså tilladt. I arkitektkonkurrence fra efteråret 2017 er der dog alene medtaget en én-etages parkeringskælder. lodsejer *har oplyst, at det senere ændres til en to etagers parkeringskælder grundet Københavns Kommunes parkeringsnormer.*

Kommissionen skal bemærke, at den supplerende besigtigelse, som afholdes i januar 2019, hvor kommissionen godkendte en hævelse af metrotunnelen med 5 meter, ikke har forhindret, at lodsejer *kan bebygge deres grunde med en to etagers parkeringskælder, og* lodsejer *har dermed kunnet bygge det, som der åbnet op for i lokalplanen. Der står ikke noget i lokalplanen om, hvordan arbejderne kan/skal udføres, og kommissionen finder ikke, at* lodsejer *på baggrund af lokalplanen, kan støtte ret på at arbejderne kan udføres på en bestemt måde. Der er ikke på det tidspunkt givet gravetilladelse/byggetilladelse fra Københavns Kommune, og der ses heller ikke på anden vis at være givet tilsagn herom. Den første byggetilladelse foreligger først i september 2020, dvs. halvandet år efter kommissionens godkendelse af at hæve metrotunnelen.*

Kommissionen finder dog, at et erstatningskrav kan være berettiget, hvis der kan dokumenteres, at der i "god tro" er afholdt udgifter ved "forgæves arbejde" eller "dobbeltarbejde" i forbindelse med nødvendig omprojektering/ombygning som følge af beslutningen om at hæve metrotunnelen.

Metroselskabet informerer i sommeren 2018 lodsejer *om, at Metrotunnelen planlægges hævet. Og det fremgår af protokollen for forretningen den 30. januar 2019 (35. hæfte), at der er mulighed for at rette henvendelse til kommissionen, hvis der opstår meromkostninger i forbindelse med ændringer i projekterede byggerier.*

Kommissionen har på baggrund af det fremlagte materiale, herunder tidsplan, møde-referater mv. fundet, at det ikke er godtgjort, at der har været tale om dette. Efter kommissionens opfattelse, har Metroselskabet ikke givet et bindende løfte om, at merudgifter ville blive erstattet. Kommissionen finder grundlæggende, at lodsejer *ikke har været at så langt i projekteringsfasen m.v., at der er dokumentation for udgifter ved "forgæves arbejde/dobbeltarbejde" ved omprojektering eller ombygning.*

Samlet set finder kommissionen således, at de gener og meromkostninger, som lodsejer *har måttet afholde/må afholde ikke ligge ud over, hvad man som grundejer må forvente, når man ønsker at bebygge sine ejendomme samtidig med, at der anlægges en metrotunnel under ejendommene.* lodsejer *har ved købet af ejendommene været vidende om, at metrotunnelen ville blive bygget.* lodsejer *har kunnet udnytte/kan udnytte ejendommen på "sædvanlig vis". Det forhold, at metrotunnelen hæves med 5 meter i forløbet ændrer ikke herved, idet* lodsejer*s ikke på det tidspunkt har en beskyttet forventning eller ret til at etableres et parkeringshus i to etager ved en udførelse af arbejdet på en bestemt måde. Det ses endvidere ikke godtgjort, at* lodsejer *har afholdt merudgifter i forbindelse med ændringer i arbejdet med allerede påbegyndte projekter, herunder til omprojektering eller ombygning af konstruktioner og bygninger.*

Det er i øvrigt kommissionens opfattelse, at pålægget af metroservitutterne generelt set ikke medfører nogen reel begrænsning i ejerens råden og den fremtidige udnyttelse af de omhandlede ejendomme, ligesom servitutpålægget ikke medfører en forringelse af ejendomsværdien. […]

[Tabel vedr. restriktioner i forhold til udgravning og belastning for lodsejer*s fem ejendomme fjernet.]*

Kommissionen finder, at den fastsatte erstatning for pålæg af metrosikkerhedsservitutter skal følge de af kommissionen vedtagne retningslinjer, som er udtryk for et grundbeløb/minimumserstatning. Der henvises i øvrigt til kommissionens vurdering og bemærkninger m.v. i forhandlingsprotokollens 73. hæfte. Der henvises til 5 kendelser fra Taksationskommissionen for Sjælland m.v. fra taksationsforretning den 30.

januar 2023 (sagsnre. 2022-066117, -066688, -066690, -066691, og -066692), der stadfæster ekspropriationskommissionens kendelser og erstatningsfastsættelse i forbindelse med pålæg af metrosikkerhedsservitutter ifm. anlæg af Metro til Sydhavn. Der henvises endvidere til, at Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved flere tidligere kendelser, herunder bl.a. taksationskommissionens kendelse af 23. september 2019 (sag.nr. TS81001-00210) – optrykt i KFE 2019, side 1131 ff., har stadfæstet ekspropriationskommissionens kendelser i lignende sager i forbindelse med pålæg af metrosikkerhedsservitutter ved anlæg af Cityringen.

Kommissionen har i godtgørelse for sagkyndig bistand fastsat et beløb på 75.000 kr., (inkl. eventuel moms) under hensyn til, at sagen har en vis principiel karakter, og at da der er tale om flere ejendomme.

Sagen afgøres herefter således:

Uden løbenummer:	
Der bliver ikke tale om erstatning.	
Lb.nr. Ebr-067:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Lb.nr. Ebr-074:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Lb.nr. Ebr-075:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Lb.nr. Ebr-078:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Samlet erstatning (lb.nre. Ebr-067, Ebr-074, Ebr-075 og Ebr-078):	*14.000 kr.*
Godtgørelse for sagkyndig bistand (inkl. moms):	*75.000 kr.*

Erstatningen forrentes med 0 % p.a. fra den 23. marts 2022, jf. ekspropriationsproceslovens § 22.

Denne afgørelse er truffet i henhold til § 17 og § 20, jf. § 21, og § 29 i ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023).”

Parternes påstande og synspunkter

Lodsejer påstod ekspropriationskommissionens afgørelse ændret, således at der udbetales erstatning for påførte meromkostninger som følge af hævning af metrotracéet med ca. 5 meter på 12.864.375 kr. ekskl. moms.

Lodsejer har i indlæggene af 9. marts 2022, 11. maj 2022, 2. februar 2023, 2. juni 2023, 28. juni 2023 og 22. august 2024 samt under udveksling af synspunkter den 12. september 2024 fremført deres påstand og synspunkter.

Lodsejer påpegede, at deres påstand udelukkende omhandler matr.nre. 1 , 3 , 4 og 5 , København.

Lodsejer gjorde gældende, at de benytter en forward-funding forretningsmodel. Lodsejer forklarede, at de sædvanligvis udregner omkostningerne ved et kommende projekt i forhold til de oplysninger, der foreligger på erhvervelsestidspunktet herunder udgravning og fundering. Lodsejer forklarede, at det først er herefter, at de finder en investor, som finansierer og efterfølgende køber projektet. Lodsejer bemærkede, at en investors bud ofte er betinget af en omfattende due-diligence proces.

Lodsejer forklarede, at de endnu ikke havde en investor, da metrotracéet blev hævet, men at økonomien bag projektet var udregnet heriblandt omkostningerne forbundet med udgravning og fundering af en toetagers parkeringskælder som påkrævet af lokalplanens fastsatte parkeringsnorm.

Lodsejer bemærkede, at de sædvanligvis først påbegynder et byggeprojekt, når en investor er fundet. Men da metrotracéet blev hævet, var lodsejerne nødsaget til at påbegynde arbejderne i relation til selve byggegrubeindfatningen, inden en mulig investor var fundet, da lodsejer ellers ville fortabe muligheden for at lave en toetagers parkeringskælder som påkrævet af lokalplanens fastsatte parkeringsnorm.

I indlæg af 22. august 2024 skriver lodsejerne bl.a. følgende:

"Grundejerne gør gældende, at hævningen af metrotracéet til blot 12-16 meters dybde medfører en indskrænkning i Grundejernes ejendomsret - særligt relateret til, hvad der var forudsat (17-21 meter) jf. lokalplanen, og at det i relation til Grundejerne reelt ikke var muligt at overholde den i lokalplanen fastsatte parkeringsnorm, hvis ikke Grundejerne havde iværksat arbejderne med blandt andet sekantpælefundering.

[…]

Der er vel næppe nogen som meningsfuldt kunne bestride, at det ville udgøre et ekspropriativt indgreb, hvis ændringen i tracéet havde medført, at lodsejer *ikke kunne fundere eller udføre parkeringskælderen, hvilket netop ville være tilfældet, såfremt* lodsejer *ikke havde igangsat funderingsarbejderne forud for den planlagte tunnelboring. På samme vis kan det ikke meningsfuldt bestrides, at der ville skulle betales fuld erstatning, såfremt* lodsejer *allerede havde udført funderingen (og dermed skulle lave den om) på tidspunktet for ændringen af tracéet.*

Grundejerne understreger i denne sag, at fri (og forudsat) fundering er blevet hindret, og at Grundejerne som følge af dette ekspropriative indgreb er berettiget til fuld erstatning. Grundejerne skal således, jf. grundlovens § 73, stk. 1, stilles økonomisk på samme måde, som hvis ekspropriationen ikke var gennemført.

[…]

Hævningen af metrotracéet medførte, at der kun var én mulig funderingsløsning - som ikke var sædvanlig. Funderingen krævede etablering af sekantpæle, således at der efter etableringen kunne tunnelbores igennem sekantpælene. Denne funderingsløsning havde ikke været påkrævet, hvis tracéet ikke var blevet forhøjet, idet der ellers kunne være brugt almindelig pælefundering. Sekantpæle er de facto betydeligt dyrere end det ellers forudsatte spunspladefundament, se nærmere under tabsopgørelse, nedenfor afsnit 5.

Efter hævningen af tracéet havde Grundejerne således ikke fri adgang til at vælge funderingsløsning, ligesom Grundejerne heller ikke havde mulighed for selv at tilrettelægge og planlægge opstarten af disse arbejder, hvis Grundejerne skulle have mulighed for at udføre en parkeringskælder i to etager, hvilket er nødvendigt for at overholde parkeringsnormen. Grundejerne var derved frataget deres sædvanlige udnyttelsesmulighed for byggefelterne i form af "begrænsninger i ejers råden", hvilket kategoriseres som ekspropriation.

[…]

Grundejerne anfører, at såfremt det fra starten havde været besluttet, at metrotunnellen skulle ligge fem meter højere, havde Grundejerne udregnet en anden case og havde dermed ikke betalt det samme for ejendommene. Det afgørende i sagen her, er netop, at der er sket en efterfølgende indskrænkning i ejendomsretten (ekspropriation), som ikke har været forudsat eller med rette kunne forventes.

[…]

I nærværende sag, anføres det netop i den for ejendommene relevante lokalplan, at området består af udviklingsejendomme, hvorpå der er tiltænkt fleretagers bygninger, med toetagers parkeringskældre. Denne lokalplan er bl.a. grundlaget for Grundejernes berettigede forventning om, at deres ejendomsret gik dybt nok under terræn til, at der kunne opføres en seks-ni-etagers bygning med en toetagers parkeringskælder, og at det i den forbindelse stod dem frit for at vælge den funderingsløsning, de anså som mest hensigtsmæssig. Med andre ord kunne Grundejerne forvente at have sædvanlig udnyttelsesmulighed.

[…]

Grundejerne bestrider ikke, at de fortsat kan bebygge deres grunde i henhold til lokalplanen, og at der kan støbes et fundament, samt en toetagers parkeringskælder, men dette var alene muligt, idet Grundejerne igangsatte arbejderne med sekantpæle forud for tunnelboringen. Grundejerne bestrider således, at ejendomsretten ikke har været indskrænket, idet der ikke længere har fri funderingsadgang.

Grundejerne understreger endnu engang, at problemstillingen ikke havde været til stede, hvis der i lokalplanen havde stået, at man kun måtte fundere med sekantpæle. Men som Ekspropriationskommissionen selv påpeger, står der slet ikke noget i lokalplanen om, hvordan arbejderne kan/skal udføres, hvorfor Grundejerne de facto havde en berettiget forventning om, at ejendomsretten – den sædvanlige udnyttelsesmulighed – netop bestod i den frie funderingsadgang.

[…]

Grundejerne anerkender overordnet set, at et anlægsprojekt kan blive ændret, og Grundejerne er indforstået med, at der for alle ejendomme (men specielt ejendomme i nærheden af offentlige anlægsprojekter) er en risiko for, at ens ejendomsret bliver indskrænket. Men formålet med ekspropriationsreglerne er da, at grundejere kan handle i tillid til, at man i det mindste vil blive fuldt ud erstattet den ejendomsretsindskrænkning, som man måtte blive pålagt. At Ekspropriationskommissionen anfører, at Grundejerne blot skal forvente – og tåle – enhver ændring i metroprojektet, uden at modtage erstatning, kan således ikke have sin rigtighed.

Der skal selvfølgelig være adgang for Metroselskabet til at foretage ændringer løbende (særligt af sikkerhedsmæssige årsager), men Grundejerne skal som kompensation modtage fuld erstatning, når disse ændringer indskrænker deres frie ejendomsret.

Grundejerne erhvervede i 2016 ejendommene i god tro om fremtidig, sædvanlig udnyttelsesmulighed. Havde Grundejerne været bekendt med, at de skulle tåle meromkostninger for flere millioner, som følge af potentielle ændringer i et fastlagt anlægsprojekt, havde Grundejerne givetvis ikke erhvervet de pågældende ejendomme i første omgang.

Grundejerne gør samlet set gældende, at Grundejerne ved erhvervelse af ejendommene, havde en berettiget forventning om at have sædvanlig udnyttelsesmulighed af ejendommene, hvorfor Grundejernes ejendomsret i nærværende sag indebærer fri funderingsadgang for en ni-etagers ejendom, med dertilhørende toetagers parkeringskælder.

[…]

Den hævede metro medførte begrænsninger i forhold til funderingsløsninger under bygningerne på DHI og N1. Det var nødvendigt at projektere en kompliceret specialløsning, som tog hensyn til det forhøjede metrotracé og som tilmed var betydeligt dyrere end standardløsningen. Det blev aftalt mellem Metroselskabet og lodsejer*, at der som alternativ funderingsløsning, skulle etableres en væg af sekantpæle, bestående af 46-49 sekantpæle samt etablering af 48 specielle jordankre/opdriftsankre.*

[…]

Grundejerne bemærker, at såfremt Taksationskommissionen skal fastlægge en relevant dato for erstatningsopgørelsen, bør denne løbe allerede fra Metroselskabets varsling om hævning af metrotracéet, idet Metroselskabet allerede på dette tidspunkt reelt indskrænkede Grundejernes ejendomsret. Tabet skal således opgøres til de meromkostninger, som Grundejerne har lidt fra varslingstidspunktet i sommeren 2018. Alternativt skaber Taksationskommissionen en praksis, hvor grundejere blot skal informeres om, at de sandsynligvis skal forberede sig på fordyrelser som følge af et givent anlægsarbejde, for derved at afskære grundejere for et potentielt ekspropriationskrav.

[…]

Der er ikke nogen forskel på forgæves afholdte projekteringsomkostninger eller øgede projekteringsomkostninger - i begge situationer lides et tab. Det bør ikke være afgørende, at opgørelsen af erstatningen finder sted forud for ændringerne, altså før "skadens" indtræden. Grundejerne var som følge af hævningen af metrotunnellen nødt til at ændre byggegrubeindfatningen fra almindelig spunsning til sekantpæle, hvilket er en fordyrende ændring af projektet. Der bør ikke være tvivl om kausaliteten mellem indgrebet og meromkostningerne.

[…]

Grundejernes samlede ekspropriationserstatningskrav (baseret på meromkostninger) kan opgøres til i alt: ***kr. 12.864.375 ekskl. moms****, se erstatningsopgørelse af 29. juni 2023 i bilag Q."*

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har i indlæggene af 19. december 2022, 1. juni 2023 og 26. august 2024 samt under udveksling af synspunkter den 12. september 2024 fremført deres påstand og synspunkter.

I indlæg af 26. august 2024 skriver anlægsmyndigheden bl.a. følgende:

"Det er tidspunktet for meddelelsen af ekspropriationsindgrebet - dvs. den 23. marts 2022, jf. forhandlingsprotokollens 73. hæfte - der er afgørende for erstatningsfastsættelsen.

[…]

Der er ikke med Metroselskabets ekspropriationsindgreb sket en indskrænkning i Grundejernes udnyttelse af Ejendommene på "sædvanlig vis" - således som dette forstås i taksationspraksis - og Metroselskabet har ikke tilkendegivet eller på anden måde lovet Grundejerne, at deres erstatningskrav ville blive imødekommet, ligesom Metroselskabet i øvrigt ikke har lovet nogen bestemt placering af metroen eller etableret nogen form for berettiget forventning om placeringen hos Grundejerne. Grundejerne har heller ikke afholdt meromkostninger til at ændre på et allerede projekteret eller udført byggeri, der kan henføres til beslutningen om at hæve metroen med 5 m i 2018-2019. Der er derfor heller ikke afholdt nogen forgæves udgifter som en konsekvens af ekspropriationsindgrebet, der kan føre til et berettiget erstatningskrav mod Metroselskabet, og da Ejendommene i øvrigt ikke er blevet værdiforringede, skal Grundejernes erstatningskrav i det hele afvises. Grundejerne har alene krav på en mindre sædvanlig servituterstatning som fastsat af Ekspropriationskommissionen.

[…]

Hvad der udgør udnyttelse af en ejendom på "sædvanlig vis" afhænger derimod - som anført af Ekspropriationskommissionen i Afgørelsen - af, hvor Ejendommene er beliggende og hvilke planer der er eller kan forventes at være for det område, som Ejendommene er beliggende i, og ikke på hvilken måde eller med hvilken metode de givne rammer udnyttes. Det er disse forhold, der skal tages i betragtning, når det skal afgøres, hvornår der er tale om udnyttelse af en ejendom på "sædvanlig vis".

Det er - som anført på side 37-38 i Afgørelsen - almindeligt kendt, at der af den ene eller anden grund kan ske ændringer af store anlægsprojekter, hvor typisk kun rammerne er fastsat ved lov, idet det i sagens natur ikke er muligt at detailregulere så omfattende og kompliceret et anlægsprojekt, som metrobyggeriet er, direkte i loven.

Hvis man vil bygge ovenpå/tæt ved en kommende metro, må man derfor almindeligvis også forvente, at der kan blive behov for koordinering i forhold til anlægsarbejder for metroen, og at der kan forekomme besværligheder og eventuelle fordyrelser i forhold til byggeplaner på baggrund af tilpasninger i forhold til metroprojektet, uden at dette i øvrigt udløser krav på andet end en sædvanlig servituterstatning.

[…]

Af disse årsager, herunder under hensyntagen til usikkerhedsmomenterne relateret til realiseringen af et komplekst anlæg som metroen, kunne Grundejerne ikke bare forvente, at en del af udnyttelsen af Ejendommene på "sædvanlig vis" indebar, at Grundejerne havde en såkaldt "fri funderingsadgang", som Grundejeren kalder det flere steder i indlægget af 22. august 2024, jf. fx side 7-10.

Dette må i øvrigt i endnu højere grad gøre sig gældende i denne sag, fordi Grundejerne i sommeren 2018 (bilag H, side 3) blev bekendt med, at metroen ville blive hævet, og fordi Grundejerne på dette tidspunkt ikke havde fået nogen byggetilladelse - eller i øvrigt søgt om byggetilladelse - til at realisere deres (oprindelige) byggeplaner, herunder funderingsplaner.

[…]

Grundejernes erstatningskrav bygger på en skuffelse over, at noget de kunne have gjort - til en bestemt pris - ikke længere kunne udføres til den samme (billigere) pris, fordi beslutningen om at hæve metroen efter det af Grundejerne hævdede betød, at det blev dyrere at realisere Grundejernes planer for Ejendommene.

Der står imidlertid ikke noget i lokalplan nr. 494 om, hvordan funderingsarbejder eller arbejder i øvrigt kan/skal udføres, og Grundejerne kan derfor ikke på baggrund af lokalplanen støtte ret på, at arbejderne kan/skal udføres på en for Grundejerne (måske) mere favorabel måde, og at Grundejerne på den baggrund skulle have en ejendomsretligt beskyttet "fri funderingsadgang". Det er i øvrigt heller ikke dokumenteret, at en "anden måde" ville have været bedre og billigere og i alle tilfælde var umuliggjort af forskellen mellem den ikke hævede og den hævede metro.

[…]

At der skulle gælde en "fri funderingsadgang" for Grundejerne i denne sag må også afvises under hensyntagen til, at det af lokalplan nr. 494 fremgår, at der var planer om at etablere M4 Sydhavn, herunder en metrostation på Enghave Brygge, jf. bilag N, side 22, hvor metroens linjeføring kan ses. Metroen var således - modsat hvad Grundejerne anfører i indlægget af 22. august 2024, side 12 - reelt "først i tid" ift. lokalplan nr. 494. Det er helt givet, at Københavns Kommune udarbejdede lokalplan nr. 494 med respekt for metroprojektet med den konsekvens, at de respektive grundejere, der ville blive berørt af et kommende ekspropriationsindgreb til realiseringen af metroen, ikke kunne anse det for at være sædvanligt at fundere deres ejendommene fuldstændig som de ønskede og uden hensyntagen til metroen.

[…]

Det er i denne sammenhæng Grundejernes opfattelse, at de var påvirkede mere negativt for så vidt angår byggefelterne D, H, og I end andre grundejere, hvorfor Grundejerne netop med ekspropriationsreglerne burde "ligestilles" med de andre naboejendomme.

Hvis Grundejerne var blevet begrænsede i at udnytte Ejendommene på "sædvanlig vis", havde der været grundlag for at yde dem en yderligere erstatning som følge af Metroselskabets ekspropriationsindgreb, herunder hævningen af metroen.

Sagen er imidlertid den, at Grundejernes adgang til at udnytte Ejendommene på "sædvanlig vis" - således som dette begreb forstås i ekspropriationsretten - netop ikke blev begrænset, og Grundejerne var derfor ligestillede med naboerne, idet hverken Grundejerne eller naboejendommene blev begrænsede i at udnytte deres ejendommene på "sædvanlig vis", uanset om tunnelen under de respektive ejendomme var hævet eller ej, hvorfor Grundejerne ikke havde krav på nogen yderligere erstatning.

Under hensyntagen til det ovenfor anførte har ekspropriationsindgrebet, uanset forskellen mellem de oprindelige tanker om placeringen og den endelige ekspropriationsbeslutning, hvor metroen blev hævet, efter Metroselskabets opfattelse ikke påført Grundejerne nogen begrænsninger i den sædvanlige udnyttelse af Ejendommene, som ligger ud over det, som Grundejerne kunne forvente i et udviklingsområde som Enghave Brygge.

[…]

Grundejerne har selv erkendt, at de på intet tidspunkt som en konsekvens af ekspropriationsindgrebet skulle ændre på et allerede projekteret eller udført projekt, jf. afsnit 3.1 ovenfor.

[…]

I sommeren 2018 (bilag H, side 3) oplyste Metroselskabet Grundejerne om, at metroen ville blive hævet, og Ekspropriationskommissionen godkendte, at metroen kunne hæves med 5 m den 30. januar 2019 (forhandlingsprotokollens 35. hæfte).

Set i det lys - og set i lyset af at Københavns Kommune først den 30. september 2020 (bilag K) udstedte den første byggetilladelse til Grundejerne - var det således reelt umuligt for Grundejerne at afholde erstatningsberettigede merudgifter/forgæves udgifter i forbindelse med projekteringen og udførelsen af deres byggeplaner. Dette som følge af at det i sagens natur ikke er sædvanligt at gå i gang med at projektere, endsige udføre et byggeri, når der endnu ikke foreligger en byggetilladelse. Der skal dog ske en form for projektering på skitseforslagsniveau, før der kan være grundlag for at søge om byggetilladelse, men så vidt ses, forelå dette heller ikke i sommeren 2018, hvor Metroselskabet oplyste Grundejerne om, at metroen ville blive hævet.

[…]

At Grundejerne ikke havde afholdt nogen forgæves udgifter, da de allerede i sommeren 2018 (bilag H, side 3) blev bekendt med, at Metroen ville blive hævet med 5 m, understøttes også af, at alle de fakturaer i bilag P, som Grundejerne har fremlagt til støtte for deres erstatningskrav, vedrører en langt senere periode - nemlig perioden fra 2020-2021. Hertil kommer, at fakturaerne end ikke dækker det fulde erstatningskrav på 12.864.375 kr. ekskl. moms, men derimod alene 10.875.000 kr. ekskl. moms. Det er derudover vanskeligt at vurdere, om fakturaerne udstedt af virksomhed 1 *A/S (bilag P), herunder entreprisekontrakten mellem* virksomhed 1 *A/S og Grundejerne (bilag R), vedrører arbejder, der har været nødvendige at udføre som en konsekvens af, at det blev besluttet af hæve metroen, eller noget helt andet, herunder også navnlig henset til, at det af Grundejernes indlæg af 28. juni 2023, side 4, fremgår, at*

5.720.000 kr. ekskl. moms af deres samlede krav er "skønsmæssigt" opgjort. Der eksisterer således, som Metroselskabet forstår det, ikke nogen fakturaer, der dækker de 5.720.000 kr. ekskl. moms, og det er i det hele taget uvist, om der er udført et arbejde, der har sammenhæng med ekspropriationsindgrebet, og som beløber sig til dette beløb. Grundejernes erstatningskrav fremstår dermed i det hele uberettiget, uigennemskueligt og fuldstændig udokumenteret.

[…]

At Grundejerne i øvrigt tilsyneladende beregnede deres "investeringscase" i forbindelse med købet af Ejendommene helt skævt - og som følge heraf angiveligt måtte budgettere med at skulle bruge 12.864.375,00 kr. ekskl. moms i forbindelse med funderingsarbejder - kan ikke føre til, at Metroselskabet skal betale 12.864.375,00 kr. ekskl. moms til Grundejerne.

Grundejerne er professionelle udviklingsselskaber, der kunne og burde have indregnet den risiko, der var forbundet med at investere i et udviklingsområde som Enghave Brygge, hvor der på tidspunktet for Grundejernes erhvervelse af Ejendommene var planer om at etablere en metro. Grundejerne kunne og burde have indregnet den risiko, der var forbundet med at udføre (fordyrende) funderingsarbejder på Ejendommene i prisen, dengang de købte Ejendommene. Dette ikke mindst i relation til Ejendommene beliggende på byggefelterne D, H og I, som Grundejerne erhvervede den 1. januar 2016, jf. Afgørelsens side 2, og Grundejernes indlæg af 22. august 2024, side 3. Byggefelterne D, H og I blev erhvervet på et tidspunkt, hvor det endnu ikke var fast og endeligt besluttet, i præcis hvilken dybde M4 Sydhavn ville ligge under Ejendommene, idet der på dette tidspunkt alene i lokalplan nr. 494, der blev vedtaget den 19. januar 2015 (bilag N, side 1 og 22), var en illustration af M4 Sydhavns linjeføring, men ikke en angivelse af den endelige og præcise dybdemæssige placering.

At Grundejerne - trods kendskabet til metroen og usikkerhederne omkring metroens nøjagtige og endelige dybdemæssige placering - alligevel tilsyneladende forudsatte, at de kunne fundere på Ejendommene helt som de ønskede og uden nogen hensyntagen til metroen, vidner blot om en i givet fald naiv optimisme, som Grundejerne i kraft af deres status som professionelle ejendomsudviklere selv må bære risikoen for er svigtet, hvorfor Grundejernes erstatningskrav på mistet, men helt udokumenteret, fortjeneste også af denne grund må afvises.

[…]

Samlet set er det som nævnt Metroselskabets opfattelse, at Grundejerne alene har krav på en sædvanlig servituterstatning som fastsat til 3.500 kr. af Ekspropriationskommissionen for servitutpålæggene på lb.nr. Ebr-067 (byggefelt I), lb.nr. Ebr-074 (byggefelt G), lb.nr. Ebr-075 (byggefelt N1) og lb.nr. Ebr-078 (byggefelt H).”

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Sagen vedrører spørgsmålet, om lodsejer er berettiget til forhøjet erstatning for pålæg af metrosikkerhedsservitutter ved anlæg af metroen M4 i Sydhavnen, herunder

navnlig som følge af, at det i sommeren 2018 blev besluttet, at den planlagte tunnelrørføring skulle hæves ca. 5 meter. Denne beslutning blev godkendt af ekspropriationskommissionen den 30. januar 2019.

Udgangspunktet for erstatning ved ekspropriation, herunder ved pålæg af servitutter, er, at det med indgrebet forbundne tab skal erstattes typisk svarende til ejendommens nedgang i handelsværdi, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4. For så vidt angår pålæg af servitutter er det afgørende, hvilken rådighedsindskrænkning der pålægges ejendommen i forhold til den aktuelle anvendelse og de sandsynlige fremtidige udnyttelsesmuligheder.

Et overordnet spørgsmål i denne sag er, om lodsejer som bygherre har haft mulighed for at kunne udnytte de pågældende ejendomme (byggegrunde) på sædvanlig vis uanset metrotunnelens komme og forløb under ejendommene.

Det fremgår af sagens oplysninger, at lodsejer har været vidende om, at der skulle bygges en metro under ejendommene, da de første af ejendommene blev købt i starten af 2016 (byggefelt DHI). Taksationskommissionen finder i lighed med ekspropriationskommissionen, at ejendomsretten til en ejendom som udgangspunkt kun omfatter overfladearealet sammen med den del af arealet under terræn, som er genstand for sædvanlig udnyttelse, hvilket omfatter, at der skal kunne udføres fundering. Taksationskommissionen finder, at ejendommene har kunnet og kan udnyttes på sædvanlig vis.

Spørgsmålet er herefter, om lodsejer på tidspunktet for købet af ejendommene havde en erstatningsbeskyttet forventning om, at tunnelrørene ville komme til at løbe under ejendommene i en dybde af ca. 20 meter. Taksationskommissionen erkender, at servitutten, der aktuelt er pålagt lodsejer, har medført en vis yderligere rådighedsindskrænkning (i forhold til udgravning, fundering m.m.) sammenlignet med et servitutpålæg ved en 5 meter dybere tunnelrørføring. Hvis man vil bygge oven på en kommende metrolinje, må man almindeligvis forvente, at der bliver behov for koordinering i forhold til anlægsarbejder for metroen, og at der kan forekomme besværligheder og eventuelle fordyrelser af projektet på grund af tilpasninger i forhold til metroprojektet. Taksationskommissionen finder ikke, at lodsejer på tidspunktet for køb af ejendommene i starten af 2016 var blevet tilsikret, at tunnelrørene ville komme til at løbe i en dybde på ca. 20 meter under ejendommen, eller at der på dette tidspunkt forelå lokalplaner eller andet materiale knyttet til metroprojektet af en sådan karakter, at det kunne give lodsejer en forventning om en dybde på ca. 20 meter, der skulle være beskyttet erstatningsretligt.

Taksationskommissionen finder i lighed med ekspropriationskommissionen, at den ordinære besigtigelse i juni 2016 ikke kan anses for at have haft den virkning, at metroprojektet på den pågældende strækning blev låst på en sådan måde, at en efterfølgende ændring af metroprojektet, som måtte være til skade for lodsejer ved en forringelse af ejendommenes værdi og/eller meromkostninger i forbindelse med udnyttelse af ejendommene, altid vil medføre et berettiget krav om erstatning. Taksationskommissionen finder herefter ikke, at der foreligger sådanne særlige forhold, der berettiger lodsejer til erstatning på grund af projektændringen i sommeren 2018. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at det forhold, at der i forbindelse med projektændringen i 2018 var korrespondance mellem lodsejer og Metroselskabet, hvor der var forudsat en

drøftelse af spørgsmålet om erstatning, ikke er af en sådan konkret karakter, at kommissionen herved kan lægge til grund, at Metroselskabet skulle have tilsikret lodsejer erstatning, der overstiger almindelig servituterstatning.

Taksationskommissionen stadfæster herefter ekspropriationskommissionens afgørelse af de samme grunde som anført af ekspropriationskommissionen.

Kommissionen finder, at den fastsatte erstatning for pålæg af metrosikkerhedsservitutter skal følge hidtidig praksis, som er udtryk for et grundbeløb/minimumserstatning, og kan af de af ekspropriationskommissionen anførte grund tilslutte sig det af ekspropriationskommissionen tilkendte samlede beløb på 14.000 kr.

Som godtgørelse for sagkyndig bistand for både ekspropriationskommissionen og taksationskommissionen fastsætter taksationskommissionen et samlet beløb på 100.000 kr. Kommissionen har herved lagt vægt på, at sagen har en vis principiel karakter, og at der er tale om flere ejendomme.

Sagen afgøres herefter således:

Uden løbenummer:	
Der bliver ikke tale om erstatning.	
Lb.nr. Ebr-067:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Lb.nr. Ebr-074:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Lb.nr. Ebr-075:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Lb.nr. Ebr-078:	
For servitut om boret tunnel:	*3.500 kr.*
Samlet erstatning (lb.nre. Ebr-067, Ebr-074, Ebr-075 og Ebr-078):	*14.000 kr.*
Godtgørelse for sagkyndig bistand (inkl. moms):	*100.000 kr.*

Erstatningen forrentes fra datoen for ekspropriationsbeslutningen, jf. lovbekendtgørelse om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, § 22. Forrentningen sker med en årlig rente, der svarer til den diskonto, der er fastsat af Nationalbanken på tidspunktet for ekspropriationsbeslutningen. Da diskontoen på ekspropriationstidspunktet var 0 %, forrentes erstatningen ikke jf. ekspropriationsproceslovens § 22.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 og § 29 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsproceslov-en) jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023. I det retlige grundlag for afgørelsen indgår grundlovens § 73, stk. 1, 3. pkt.

Thomas Riis

Susanne Nielsen | Preben Thorvig

Erling Rørdam | Claus Bo Nielsen

/ Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Den af taksationskommissionen afsagte kendelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Er en part utilfreds med taksationskommissionens ansættelse af erstatning, kan sagen mod modparten indbringes for de almindelige domstole. Opmærksomheden henledes på, at hver enkelt erstatningspost kan indbringes for domstolene, ligesom spørgsmål vedrørende de enkelte lb.nr. i kendelsen særskilt kan indbringes for domstolene. Opmærksomheden henledes endvidere på, at sag om erstatning ifølge § 26, stk. 1, 2. pkt., i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (med senere ændringer), skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.

Viborg, den 11. november 2024

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

