



25-11-2014

Bilag 13 - Udkast til afgørelse Lb.nr. 7 (DSB)

Sagsnr.

2014-0219040

Ekspropriation i forbindelse med etablering af tunnel under ejendommen Strandvænget 22, matr.nr. 6316 Udenbys Klædebo Kvarter, København - Nordhavnsvej

Dokumentnr.

2014-0219040-16

Københavns Kommune har truffet beslutning om ekspropriation vedrørende ejendommen Strandvænget 22, matr.nr. 6316 Udenbys Klædebo Kvarter (herefter "Ejendommen"). Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalgs beslutning af 24. november 2014 vedlægges.

Kommunens beslutning om ekspropriation har følgende indhold:

1. Arealafståelse - permanent

Der skal afstås et areal på ca. 450 m² til brug for offentlig vej. Arealet fremgår af vedlagte ekspropriationsplan.

2. Arealafståelse – midlertidig

Der skal midlertidigt afstås et areal på ca. 945 m² til brug for etablering af arbejdsareal i forbindelse med etableringen af tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvejen i hele anlægsperioden. Arealet fremgår af vedlagte ekspropriationsplan.

3. Spor 58

Spor 58 skal lukkes midlertidigt i en periode af cirka 6 måneders varighed. De 2 kørestrømsportaler placeret i arbejdsarealet flyttes ud i spor 58 midlertidigt og placeres herefter på ny med omtrentlig samme placering.

4. Jordankre

Ekspropriation omfatter dele af Ejendommens "undergrund" til etablering af jordankre for at etablere og sikre byggegruben i anlægsperioden for Nordhavnsvejen. Jordankrene fastgøres til sekantpæle m.v. i forbindelse med anlæg af den del af Nordhavnsvejen, som består af tunnel. Jordankrene etableres under Ejendommen i varierende dybder. Efter Nordhavnsvej er etableret og byggegruben lukket, frigøres befæstningen af ankrene fra tunnelen. Ankrene efterlades liggende i jorden under Ejendommen. Efter anlægsprojektet er afsluttet, er der ingen spænding eller anden påvirkning på ankrene fra tunnelen.

Jordankrene forbliver under ejendommen, og hvis denne forbliver på et senere tidspunkt giver anledning til ekstraudgifter for ejeren (dvs.

Center for Anlæg

Ryvangs Allé 1, Bygn. 110

Postboks 339

2100 København Ø

Mobil

2146 6017

E-mail

kribol@tmf.kk.dk

EAN nummer

5798009493149

www.kk.dk/Nordhavnsvej

for den til enhver tid værende ejer af ejendommen), herunder i forbindelse med hel eller delvis fjernelse af jordankrene, betaler Københavns Kommune disse ekstraudgifter.

5. Ejendomsret til tunnelen og status som offentlig vej

Ekspropriationen indebærer, at ejeren af ejendommen bliver pålagt at acceptere, at Københavns Kommune opnår fuld ejendomsret, inklusive fuld råderet, over tunnelen og vejen heri på ejendommen i takt med, at tunnelen og vejen anlægges, og at Københavns Kommune har en uopsigelig og vederlagsfri ret til at have tunnelen med vej placeret på ejendommen.

Københavns Kommune skal udøve sin ejendomsret til tunnelen og vejen heri med de begrænsninger, som følger af denne ekspropriation, herunder særligt i forhold til adgangsforhold og vedligeholdelse, jf. punkt 6 og 7.

Ekspropriationen indebærer endvidere, at Ejeren, fra det tidspunkt vejen er etableret, skal anerkende, at vejen har status som offentlig vej i henhold til vejlovgivningen m.v., og at vejen må benyttes som offentlig vej. Københavns Kommune har som følge heraf en fuldstændig, uopsigelig, vederlagsfri og ubetinget råderet over vejen dog med de begrænsninger, som følger af denne ekspropriationsafgørelse.

6. Adgangsforhold

Ejeren skal tåle, at Københavns Kommune i forbindelse med anlæg af Nordhavnsvejen midlertidigt lukker den eksisterende adgangsvej til Ejendommen og i stedet etablerer en ny midlertidig adgangsvej og efterfølgende en anden permanent adgangsvej til Ejendommen.

Ejeren skal tåle, at Københavns Kommune til enhver tid vederlagsfrit er berettiget til fri og uhindret adgang til tunnelen samt Ejendommen i terræn (overfladen) med henblik på besigtigelse og vedligeholdelse af tunnelen og vejen heri beliggende på Ejendommen efter anlæg af Nordhavnsvejen.

Ved "uhindret adgang" forstås, at ejer af tunnelen med vejen har modtaget aktuelt adgangskort, nøgle og/eller kode til adgangsportene gennem hvilke, der er adgang til Ejendommen. Adgangsportene er beliggende på Ejendommen, og der er alene adgang for fodgængere gennem den adgangsport, der er placeret for enden af fortovet ved teknikbygningen, der er en del af Nordhavnsvej. Adgangsportene skal være vedligeholdt således, at de til enhver tid er fuldt funktionsdygtige. I tilfælde af, at adgangsportene ikke er fuldt funktionsdygtige, og/eller nøgle/kode eller lignende er blevet skiftet i

strid med det anførte i servituttens 1. pkt. og den aktuelle ejer af Ejendommen ikke har udbedret dette forhold snarest efter meddelelse herom, har Københavns Kommune ret til at udbedre sådanne forhold for den aktuelle ejer af Ejendommens regning.

Adgangsretten omfatter ret til al færdsel på ejendommen med henblik på besigtigelse og vedligeholdelse af Nordhavnsvejen foretaget af Københavns Kommune eller en af denne valgt tredjemand.

Adgangsretten kan udnyttes uden tidsbegrænsning og med den færdsel, herunder til fods og med nødvendige maskiner, der er naturligt forbundet med det konkrete vedligeholdelsesærinde på Nordhavnsvejen. Færdslen skal ske hensynsfuldt.

7. Vedligeholdelse

Københavns Kommune kan til enhver tid vederlagsfrit og uden varsel vedligeholde samt udføre afværgeforanstaltninger på tunnel og vej enten via tunnelen og vejen heri, eller fra ejendommen i terræn.

Københavns Kommune skal så vidt muligt give den aktuelle ejer af Ejendommen et rimeligt varsel om vedligeholdelsesarbejder udført fra Ejendommen i terræn. Såfremt ejer herefter anmoder herom, vil Københavns Kommune så vidt muligt koordinere det pågældende arbejde med denne.

Københavns Kommunes vedligeholdelsesarbejder, herunder udbedring af skader, kan nødvendiggøre opgravning ind til tunnelen langs dennes ydervæg, hvilket ejerne skal tåle, selvom opgravningen sker på ejendommen.

Københavns Kommune er forpligtet til at holde tunnel og vejen heri i en sådan stand, at der ikke er risiko for skader på ejendommen.

8. Anvendelsesindskrænkninger for ejendommen

Ekspropriationen indebærer, at der ikke på Ejendommen må etableres bygninger m.v., som på nogen måde kan resultere i skader på eller risiko for skader på tunnel og vej. Ethvert anlægs- og/eller gravearbejde på Ejendommen skal godkendes af Københavns Kommune. For god ordens skyld kan det oplyses, at tunnelen vil blive dimensioneret for laster i Broklasse 1 jf. EN 1991-2:2003 Eurocode 1: Last på bærende konstruktioner – Del 2: Trafiklast på broer, inkl. DK NA:2009 Nationalt Anneks.

9. Ledningsomlægninger

Ekspropriationen indebærer endvidere, at det, af hensyn til at sikre den fortsatte forsyning af Helgoland, vil være nødvendigt at flytte en transformer og flere elkabler og at flytte stikledninger til vand og spildevand, som er placeret i vejareal, og disse omlægninger nødvendiggør en omlægning af transformeren og elkabler samt af stikledningerne til en anden placering inde på selve ejendommen. Betalingsforpligtelsen i forhold til disse omlægninger er endnu ikke afklaret. Hvis enighed ikke kan opnås, vil Københavns Kommune søge spørgsmålet indbragt for Taksationskommissionen, ligesom det er muligt for de berørte at vælge at indbringe sagen for domstolene efter dansk rets almindelige regler herom.

I forbindelse med ekspropriationen vil der blive tinglyst en offentligretlig servitut om den del af Nordhavnsvejen, der er beliggende under terræn på Ejendommen som offentlig vej samt om jordankre mv. med et indhold svarende til denne ekspropriationsafgørelse punkt 4-9.

Ekspropriationsbeslutningen er truffet med hjemmel i vejlovens §§ 43 og 49, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 med senere ændringer.

Der er væsentlige samfundsmæssige konsekvenser af dette projekt, der er omtalt i regeringens lovprogram for folketingsåret 2014/15 fra oktober 2014 under lovforslag fra Transportministeriet på følgende måde:

"Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og ændring af lov om en Cityring og ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Nov I)

Lovforslaget indebærer, at transportministeren bemyndiges til at forberede, projektere og sikre en Nordhavnstunnel ved Nordhavnsvej samt tilslutning til vejnettet. Transportministeren bemyndiges endvidere til at udvide Cityringen med en afgrening til Sydhavnen. Endelig reduceres statens ejerandel af Udviklingselskabet By & Havn I/S, og selskabet vil kunne bidrage til finansieringen af de nævnte anlæg m.v. Forslaget udmønter principaftalen om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen mellem staten og Københavns Kommune fra juni 2014."

Det forhold, at Nordhavnsprojektet indgår som en del af regeringens lovprogram, og at der – som det ligeledes er fremhævet heri – er

indgået aftaler mellem staten og kommunen om tilkoblingsanlægget, viser, at der er tale om et anlægsprojekt af overordentlig stor samfundsmæssig betydning. Dette underbygger også vigtigheden af, at kommunen leverer tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvejen i overensstemmelse med de indgåede aftaler herom.

Bemærkninger og indsigelser i forbindelse med åstedsforretningen

I forbindelse med åstedsforretningen har der været en række drøftelser mellem Nordhavnsvejprojektet og DSB.

I det omfang der i forbindelse med denne fortsatte dialog er indgået bindende aftaler herom, vil kommunen være indstillet på at overveje, om der så fortsat som et supplement til de indgåede aftaler vil være et tilstrækkeligt behov for i fuldt omfang at gennemføre den besluttede ekspropriation.

DSB er fremkommet med indsigelser mod ekspropriationen, men DSB har dog samtidig anført følgende:

"Det er DSB's opfattelse, at der i øjeblikket pågår en god og konstruktiv dialog, både med projektet og med de berørte ledningsejere, og at meget tyder på, at der i fællesskab vil blive fundet løsninger på de endnu udestående spørgsmål."

Kommunen er enig heri, og der vil også efter den foretagne ekspropriation blive arbejdet videre på at finde løsninger, som alle parter er enige om, således at de foretagne ekspropriationsindgreb bliver så lidt indgribende som overhovedet muligt.

Det er for kommunen væsentligt, at DSB ikke har indsigelser mod:

- at der gennemføres en permanent ekspropriation i form af en arealafståelse på ca. 450 m²,
- at der pålægges en servitut for at sikre, at den del af Nordhavnsvejen, der er beliggende under terræn på ejendommen kan være offentlig vej, og at der herved sker en rådighedsindskrænkning på ca. 940 m²,
- at der midlertidigt eksproprieres et areal til arbejdsareal, og
- at spor 58 lukkes midlertidigt i en periode af ca. 6 måneders varighed.

Det kan således konstateres, at DSB ikke er uenig med kommunen i langt de fleste af de indgreb, som den foretagne ekspropriation medfører.

I det følgende vil vi emne for emne komme ind på de indsigelser, som DSB er kommet med, idet kommunen har noteret sig det anførte i mailen fra DSB's advokat om, at parterne er enige om, at kommunen

ved brev af 2. oktober 2014 har besvaret DSB's indsigelser af 29. september 2014, hvorfor vi i det følgende hovedsagelig vil fokusere på at besvare de indsigelser, som DSB er kommet med i mailen af 5. november 2014.

Særligt om jordankre

DSB har anført følgende om jordankre i mailen af 5. november 2014:

- For så vidt angår placeringen af jordankre mangler DSB oplysning om – omtrentlig – hvor på ejendommen disse tænkes placeret. Dette ses ikke at fremgå af Ekspropriationsplan nr. 19. Samtidig mangler arealet i arealfortegnelsen.

...

- Vedrørende servituttens punkt 3 om jordankre: DSB har overdraget forvaltning af jernbaneinfrastruktur til Banedanmark. I det omfang, jordankrene er placeret under jernbaneskinner, bør det fremgå af deklARATIONEN, at Banedanmark har godkendt placeringen.

Det fremgår af servitutteksten, der er sendt til DSB som bilag til indkaldelsen af 3. september 2014 til åstedforretningen, at ekspropriation omfatter dele af ejendommens "undergrund" til etablering af jordankre for at etablere og sikre byggegruben i anlægsperioden for Nordhavnsvejen. Jordankrene fastgøres til sekantpæle m.v. i forbindelse med anlæg af den del af Nordhavnsvejen, som består af tunnel. Jordankrene etableres under ejendommen i varierende dybder. Servitутten med bl.a. jordankre er herudover en del af arealfortegnelsen.

Dette ændrer imidlertid ikke på, at hvis DSB gerne vil have en mere præcis oversigt over jordankrenes placering, vil kommunen naturligvis gerne bidrage hertil ved at udarbejde en sådan. Som bilag x-y til denne afgørelse vedlægges derfor en oversigt over den påtænkte placering af jordankrene. Den del af jordankrene, der navnlig ved omstillingsspor 58 og normalt i flere meters dybde eller endnu dybere vil komme ind under sporene, vil blive etableret efter en dialog herom med Banedanmark. Det skal i øvrigt præciseres, at det areal, der bliver berørt af jordankrene, hvoraf en væsentlig del vil befinde sig i undergrunden og dermed uden for grænsen for DSB's ejendom, vil udgøre omtrentligt XX m².

Kommunen finder samlet set ikke, at DSB's indsigelser kan føre til, at ekspropriationen vedrørende jordankre ikke kan gennemføres, og kommunen gennemfører derfor herved denne.

Har ejendommen den fornødne adgangsvej i anlægsperioden, hvor der er tale om en midlertidig adgangsvej:

DSB gjorde allerede i sit brev af 29. september 2014 indsigelser mod de midlertidige adgangsforhold.

Kommunen har i sit brev af 2. oktober 2014 besvaret DSB's indsigelser herom på følgende måde:

"Hvad skal der til for, at DSB har fornøden adgang til sin ejendom?"

Når kommunen som følge af vejprojektet er nødt til midlertidigt at afskære adgangsvejen, er kommunen forpligtet til at etablere en midlertidig adgangsvej, der giver adgang til ejendommen. Her er det væsentligt at slå fast, at DSB efter kommunens opfattelse ikke har noget retsbeskyttet krav på at bevare sin vejadgang i uændret form. Ændringer af vejadgangen må betragtes som en almindelig erstatningsfri regulering, også selvom hverdagen bliver lidt mere besværlig som følge heraf. Det er således kommunens vurdering, at DSB også efter ekspropriationen vil have fornøden vejforbindelse, jf. også det anførte herom U 1988.629 H. Såfremt DSB ikke er enig heri, vil DSB have mulighed for at få Taksationskommissionens stillingtagen til et erstatningskrav opgjort i den anledning.

Kommunen har som anført i mødereferatet fra mødet den 10. september 2014 været indstillet på at hjælpe DSB til at opnå et bedre internt vejnet i den forbindelse, men kommunen har ikke nogen selvstændig interesse i at begynde at rive bygninger ned på Helgoland eller i øvrigt at foretage væsentlige ændringer på DSB's interne vejnet på Helgoland.

Det bemærkes i den forbindelse, at DSB vil have mulighed for at få endnu mere hensigtsmæssige tilkørselsforhold f.eks. ved at rive den "røde bygning" ned. Vi er blevet orienteret om, at DSB faktisk har en verserende ansøgning om at få nedrivningstilladelse til den røde bygning, men kommunen læser DSB's brev således, at dette ikke længere er nødvendigt for DSB. Skulle DSB imidlertid ændre opfattelse vedrørende dette spørgsmål, vil kommunen som hidtil være indstillet på at hjælpe DSB med at skabe de efter omstændighederne mest hensigtsmæssige forhold, men det har ikke noget med den verserende ekspropriation at gøre.

På åstedsforretningen blev det aftalt, at DSB dokumenterede præcist, hvordan og i hvilken sammenhæng den påtænkte midlertidige adgangsvej ikke kan anses som en tilstrækkelig vejadgang. Såfremt kommunen ikke modtager en sådan dokumentation, fastholder kommunen også på baggrund af sine besigtigelser på åstedsforretningen, at DSB ikke har noget krav mod kommunen i denne anledning."

Kommunen har efterfølgende fremsendt dokumentation udarbejdet i samarbejde med Rambøll på, at også DSB's store køretøjer vil kunne komme ind på ejendommen. DSB har imidlertid tilsyneladende supplerende ønsket, at kommunen skulle komme med en præcis regulering af de interne færdselsforhold på Helgoland. Kommunen har i den forbindelse anvist løsningsmuligheder, f.eks. i forhold til at asfaltere indtil flere arealer og flytte rundt på placeringen af de containere, der er på ejendommen. Kommunen har tilbudt efter aftale med DSB at udføre dette arbejde og at betale udgifterne forbundet hermed.

Kommunen fastholder, at DSB også i den midlertidige periode har fået anvist tilstrækkelige adgangsforhold til sin ejendom. Det kan ikke føre til et andet resultat, at DSB må tåle at ændre på interne vejforhold mv. Hertil kommer, at disse ændringer endnu ikke er endeligt fastlagt, beror i høj grad på DSB's egne forhold, herunder på den forsinkede tilbagemelding i forhold til, hvilke ændringer DSB ønsker gennemført.

Efter kommunens vurdering forholder det sig i øvrigt principielt således, at der opnås stort set de samme adgangsforhold til ejendommen, som DSB havde med den oprindelige adgangsvej. Forskellen og generne består således snarere i de ændringer, der følger af den af kommunen gennemførte ekspropriation bestående i arealafståelsen og det midlertidige arbejdsareal. Denne del af ekspropriationen, som DSB ikke har gjort indsigelser mod, medfører, at der på Helgoland bliver et mindre areal at råde over, og derfor vil det som følge heraf formentlig være hensigtsmæssigt at ændre på de bestående forhold, herunder at ændre på parkeringsforholdene, at flytte rundt på containerpladser og at ændre vejforløb. Dette er uden tvivl generende for DSB, men det kan altså ikke føre til, at ekspropriationen ikke skal gennemføres i sin helhed. Derimod kan det have betydning for vurderingen af det tab, som DSB lider, og som kommunen er indstillet på at erstatte fuldt ud, jf. også det anførte herom i kommunens svar af 2. oktober 2014 på DSB's oprindelige indsigelser.

Det forhold, at DSB efter kommunens opfattelse ikke har noget retsbeskyttet krav på at bevare sin vejadgang i uændret form, indebærer i praksis også, at DSB i den periode, hvor der skal benyttes en midlertidig adgangsvej, vil kunne være tvunget til at benytte

mindre lastvogne, og at der således eventuelt skal køres flere gange mv., vil ikke indebære, at adgangsvejen ikke er tilstrækkelig. Derimod vil der efter omstændighederne kunne være dokumenteret et tab for DSB i denne sammenhæng, som kommunen hvis betingelserne herfor er opfyldt skal erstatte.

Kommunen finder samlet set ikke, at DSB's indsigelser kan føre til, at ekspropriationen vedrørende adgangsforholdene ikke kan gennemføres, og kommunen gennemfører derfor herved denne.

Særligt om permanent og midlertidig ekspropriation af parkeringspladser

DSB gjorde allerede i sit brev af 29. september 2014 indsigelser mod det midlertidige og permanente tab af parkeringspladser.

Kommunen har i sit brev af 2. oktober 2014 besvaret DSB's indsigelser herom på følgende måde:

"Særligt om parkering. I det omfang, der i forvejen ydes erstatning for permanent eller midlertidig ekspropriation af et areal, vil der i det opgjorte tab herfor også skulle tages højde for de parkeringspladser, som DSB mister midlertidigt. Kan der ikke umiddelbart findes erstatningspladser, som der kan aftales en løsning omkring med det fornødne fradrag i erstatningsbeløbet, vil kommunen løse udeståendet med parkeringspladserne ved at give økonomisk erstatning herfor. Kommunen agter derimod ikke at medvirke til en løsning, hvor kommunen eksproprierer den røde bygning med henblik på at skabe parkeringspladser til DSB på grundarealet. Kommunen ønsker i den forbindelse at modtage præcis dokumentation for antallet af parkeringspladser, som DSB mener, at de vil miste midlertidigt i anlægsperioden. Såfremt DSB fastholder, at DSB også permanent mister parkeringspladser, anmodes DSB om mere præcist at redegøre for, hvilke parkeringspladser der her er tale om."

DSB har i mailen af 5. november 2014 i forhold til parkeringspladserne bl.a. anført, at den midlertidige nedlæggelse af parkeringspladser og i muligt omfang etablering af andre, midlertidige pladser afhænger af, hvordan det tilbageværende areal indrettes, og at der derfor ikke er fuldstændigt overblik over, hvilke parkeringspladser DSB kan råde over på Helgoland i anlægsperioden. DSB har herudover om det permanente tab af parkeringspladser anført, at det permanente indgreb medfører, at et antal p-pladser forsvinder. Der savnes et overblik over, hvilke og hvor mange pladser, det drejer sig om, samt plan for eventuel etablering af erstatningspladser. Da det først efter ekspropriationen blev fastlagt, hvor grænsen for det

permanente indgreb går på DSB's areal, er der behov for, at der udarbejdes en plan for indretningen efter ejendommens benyttelse/pladsindretning efter ekspropriationen.

Kommunen er som meddelt i kommunens brev af 2. oktober 2014 naturligvis indstillet på at yde DSB fuld økonomisk erstatning, herunder for alle de parkeringspladser, som DSB midlertidigt eller permanent får inddraget som følge af kommunens anlægsprojekt.

Kommunen vil endvidere også i den kommende tid være indstillet på at medvirke til praktiske løsninger, der så vidt muligt mindsker generne fra ekspropriationen for DSB, men kan der ikke fuldt ud findes sådanne løsninger, ændrer dette ikke på, at anlægsprojektet og dermed ekspropriationen skal gennemføres.

Kommunen finder samlet set ikke, at DSB's indsigelser vedrørende parkeringsforholdene kan føre til, at ekspropriationen ikke kan gennemføres, og kommunen gennemfører derfor herved denne.

Særligt om ledningsomlægninger

DSB har i mailen af 5. november 2014 bl.a. anført følgende:

"Afsnit 8 om ledningsomlægninger hører efter sit indhold ikke hjemme i servitutten. Afsnittet, som DSB i øvrigt ikke har bemærkninger til, foreslås flyttet til protokollen"

Det kan altså konstateres, at parterne er enige om, at det af hensyn til at sikre den fortsatte forsyning af Helgoland vil være nødvendigt at flytte en transformer og flere elkabler og at flytte stikledninger til vand og spildevand, som er placeret i vejareal, og disse omlægninger nødvendiggør en omlægning af transformeren og elkabler samt af stikledningerne til en anden placering på ejendommen.

DSB har tidligere bl.a. i brev af 17. oktober 2014 anført, at der består et meget væsentligt hensyn til sikkerhed og togdriftens opretholdelse i at opretholde forsyningen til ejendommen. Det vil derfor ikke være muligt at afbryde forsyningen til ejendommen.

Fra ejendommen er der imidlertid f.eks. en række ledninger, der er placeret i offentlig vej på et gæsteprincip, som med deres nuværende placering bremser fremdriften i projektet, eller hvis de bliver liggende bremser projektet.

Dette er naturligvis ikke en holdbar situation.

Kommunen har derfor allerede fra forsommeren forsøgt at få DSB – her som ledningsejer – i tale med henblik på at finde en anden

placering til disse ledninger. Det har imidlertid indtil for ganske nyligt ikke været muligt for kommunen at få DSB til at indgå i en reel forpligtende dialog herom. Kommunen er således ikke enig, når DSB i sin indsigelse forsøger at give indtryk af, at DSB først for nylig har fået mulighed for at blive inddraget i de tekniske drøftelser om den fremtidige omlægning af disse ledninger.

Kommunen har i øvrigt i mail af 29. oktober 2014 anført følgende i forhold til de nødvendige tekniske drøftelser:

"Normalt er det kommunens politik, at det er ledningsejerens eget ansvar at stå for projekteringen mv. af eventuelle ledningsomlægninger, der er nødvendiggjort af kommunens vejprojekter, herunder af det kommende tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvejen.

Situationen på Helgoland er kompleks bl.a. fordi DSB både er grundejer og ledningsejer, fordi der på Helgoland er mange ikke registrerede ledninger, herunder ukendte ledninger, der i øvrigt ofte viser sig at være "døde ledninger". Hertil kommer, at afbrydelsen af forsyningen til Helgoland og reetableringen af denne er på tilkoblingsanlæggets såkaldte kritiske sti, da det er en forudsætning for en række andre hastende og helt vitale arbejder på vejprojektet, at en række af de ledninger, som forsyner Helgoland, snarest bliver omlagt. Derfor har kommunen med henblik på at sikre hurtig fremdrift helt undtagelsesvist i noget videre omfang end normalt medvirket til at projektere de nødvendige ledningsomlægninger. Hovedformålet med de hidtidige drøftelser har været at sikre de rigtige tekniske løsninger ...

Kommunen agter naturligvis som drøftet på vores møde at arbejde videre på i et godt samarbejde med DSB, DONG og Hofor at få gennemført de bedste tekniske løsninger hurtigst muligt, men det er væsentligt at understrege, hvilket også er illustreret med ovenstående eksempel, at der ikke herved er taget stilling til de konkrete betalings spørgsmål, det relevante faktum herfor og juraen forbundet hermed."

Kommunens teknikere har efterfølgende via møde, referater, mails mv. erfaret, at der er enighed om de valgte tekniske løsninger, men at der samtidig er uenighed om betalings spørgsmålet. I forbindelse med denne tekniske dialog er det også kommunens opfattelse, at der er stor forståelse for projektets store samfundsmæssige betydning og behovet for at sikre fremdriften af dette. Som et eksempel på dette kan oplyses, at DSB i mail af 5. november 2014 for ikke at sinke kommunens

projekt har givet en tilladelse til at nedbryde en kabelbrønd, inden ekspropriationen og omkostningsfordelingen er på plads.

I det omfang, at det vil være muligt at indgå bindende aftale om udførelsen af de nødvendige ledningsanlæg, vil kommunen være indstillet på ikke at gennemføre denne del af ekspropriationsbeslutningen, ligesom kommunen vil være indstillet på at lade pkt. 8 om ledningsomlægninger udgå af servituten, når de pågældende ledningsarbejder er endeligt udført, og der ikke er flere udestående betalings spørgsmål herom.

For så vidt angår DSB's bemærkninger om de tekniske løsninger i forhold til spildevandsledningen, kan kommunen oplyse følgende:

Ledningen var placeret i vejareal på et gæsteprincip. DSB var derfor som ledningsejer forpligtet til at fjerne denne for egen regning, ligesom det som udgangspunkt er DSB's eget ansvar at reetablere denne.

For at sikre fremdriften i projektet har kommunen imidlertid som nævnt helt undtagelsesvist valgt at hjælpe med projekteringen af mulige fremtidige løsninger. Henset til gravitationen af stikledningen, der kommer til at være placeret dybere end den spildevandsledning, som den skulle munde ud i, har det været nødvendigt at finde en løsning herpå. Hofor har i den forbindelse tilbudt at bekoste en pumpestation under forudsætning af, at DSB også er indstillet herpå, herunder på at indgå deklarerationer, som bl.a. indebærer, at pumpestationen mv. ikke er placeret på et gæsteprincip.

Kommunen er lidt usikker på, hvordan DSB's indsigelser mod denne del af projektet skal forstås. Alternativet til den på nuværende tidspunkt valgte tekniske løsning er, at DSB i samarbejde med Hofor selv bringer sin stikledning hele vejen ud til Hofors spildevandsledning. Dette vil indebære en endog meget betydelig merudgift for DSB, ligesom løsningen meget hurtigt vil skulle kunne udmøntes af hensyn til projektets fremdrift.

Under alle omstændigheder er det imidlertid kommunens vurdering, at det ikke skal være muligt for en ledningsejer at bremse et anlæg som tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvejen ved de facto at nægte at medvirke til en flytning af et i sammenhængen mindre ledningsanlæg.

Og kommunens eneste mulighed for at sikre, at ledningsejeren ikke kan bremse projektet er ved at fastholde, at kommunen i sidste ende ved denne ekspropriation kan gennemføre de nødvendige ledningsomlægninger mv. i overensstemmelse med det anførte i pkt. 8 i servituten, som parterne i øvrigt er enige om ordlyden af.

Kommunen finder samlet set ikke, at DSB's indsigelser vedrørende ledningsomlægningerne kan føre til, at ekspropriationen ikke kan gennemføres, og kommunen gennemfører derfor herved denne.

Særligt om den røde ejendom

DSB gjorde allerede i sit brev af 29. september 2014 indsigelser mod, at kommunen ikke eksproprierede den pågældende ejendom. I modsætning til DSB's øvrige indsigelser er der altså her tale om, at DSB finder, at kommunen har grundlag for at foretage yderligere ekspropriationer og kritiserer kommunen for ikke at gøre dette.

Kommunen har i sit brev af 2. oktober 2014 besvaret DSB's indsigelser herom på følgende måde:

”Den røde bygning”/boligen Strandvænget 24-26

Det er kommunens opfattelse, at kommunen hverken i 2011 eller i forbindelse med nærværende ekspropriation har været eller vil være forpligtet til at overtage ejendommen i sin helhed efter vejlovens § 69, stk. 3. Baggrunden herfor er som nævnt oven for, at der fortsat er fornøden vejadgang til ejendommen. Det bemærkes i øvrigt, at såfremt bestemmelsen finder anvendelse, vil det være ejendommen i sin helhed, som kommunen skal overtage. Og DSB synes på trods heraf, at ejerskabet til grunden under boligen skal bibeholdes i DSB, men allerede fordi bestemmelsen ikke finder anvendelse, vil kommunen her alene henholde sig til, at DSB i givet fald heller ikke vil kunne anvende bestemmelsen delvist, således at man påberåber sig de fordelagtige dele af bestemmelsen og ser bort fra de mindre fordelagtige dele.

Kommunen har i øvrigt heller ikke et tilstrækkeligt grundlag for at foretage en ekspropriation af den pågældende bygning, da den ikke er i vejen for vejprojektet. Og vil derfor allerede af denne grund være afskåret fra at betale erstatning for den pågældende bygning.

Som det fremgår af ekspropriationsplanen, vil den planlagte ledningskorridor være placeret på et mindre areal under den pågældende bygning, men kommunen vil enten forsøge at sideforflytte ledningskorridoren på netop dette sted eller på anden måde få placeret ledninger på en måde, hvor bygningen kan blive liggende, når dette nu på trods af indgivne anmodninger om nedrivningstilladelser er DSB's ønske.

Da kommunen uden en aftale herom med DSB ikke agter at rive den pågældende bygning ned, vil det som nævnt heller ikke komme på tale, at kommunen skal betale erstatning for bygningen, ligesom kommunen ikke kan påtage sig ansvaret for myndighedsgodkendelser og eventuelle genhusningsforpligtelser mv."

DSB har i mailen af 5. november 2014 gjort indsigelser om, at det med hensyn til beboelsejendommen er uafklaret, om det af hensyn til den fysiske gennemførelse af projektet vil være nødvendigt at rive huset ned. DSB har endvidere peget på, at for det tilfælde, at huset imidlertid ikke skal rives ned, savnes der beskrivelse af en løsning for at muliggøre opretholdelse af den hidtidige brug af denne del af ejendommen med en adgang til offentlig vej for beboelsejendommen, der er afskærmet fra værkstedsaktiviteterne.

Kommunen fastholder, at det ikke kommer på tale at ekspropriere den røde bygning i forbindelse med denne ekspropriation. Det anførte om den interne vej og ledningsomlægningerne mv. kan ikke føre til et andet resultat.

Kommunen fastholder endvidere, at der i tilstrækkeligt omfang er adgang til den matrikel, som bygningen er placeret på, og at det er et internt forhold hos ejendommejereren at sikre, at bygningen eventuelt også selvstændigt herudover får den ønskede direkte vejadgang.

Kommunen finder samlet set ikke, at DSB's indsigelser vedrørende den røde bygning kan føre til, at ekspropriationen ikke kan gennemføres, og kommunen gennemfører derfor herved denne.

Øvrige indsigelser vedrørende servitutteksten mv.:

Kommunen kan oplyse, at stedfæstelsesfilen – bilag 1 – får et indhold, der i det væsentlige svarer til Ekspropriationsplan nr. 19.

Kommunen finder, at det anførte i servitutens punkt 6 om vedligeholdelse giver et passende og dækkende billede af det spørgsmål, der skal reguleres. Kommunen vil naturligvis være opmærksom på og have den fornødne respekt for, at området anvendes til togværksteddrift. Det vil blive medtaget i teksten, at "Der skal ske reetablering af området efter udført vedligeholdelsesarbejde."

Sammenfatning

Begrundelsen for ekspropriationen er, at Københavns Kommune har truffet beslutning om at etablere et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvejen. Etableringen af Nordhavnsvejen, der etableres som en tunnel, herunder en del af tilkoblingsanlægget hertil vil ske under DSB's ejendom. For at undgå at ekspropriere hele eller dele af denne

ejendom fuldstændigt, indebærer denne afgørelse om ekspropriation alene de indskrænkninger i DSB's ejendomsret og råderet som fremgår ovenfor.

De indskrænkninger, der sker i DSB's og brugernes eventuelle rettigheder ved ekspropriationen, fremgår af den ved åstedsforretningen forelagte ekspropriationsplan (vedlagt), vedlagte arealfortegnelse nr. 11 af 2. september 2014 samt vedlagte udkast til den offentligretlige servitut om den del af Nordhavnsvejen, der er beliggende under terræn på Ejendommen som offentlig vej samt om jordankre mv.

På ovennævnte baggrund og under hensyn til karakteren af den foretagne ekspropriation, der primært udgør ekspropriation af ejendommens "undergrund", sammenholdt med de vidtrækkende samfundsmæssige hensyn, der ligger til grund for projektet, er det Københavns Kommunes vurdering, at den foretagne ekspropriation er nødvendig, aktuel og lovlig.

Klage

Københavns Kommunes beslutning om ekspropriation kan påklages til Vejdirektoratet af enhver med væsentlig, individuel og direkte interesse i sagens afgørelse. En klage skal sendes til Vejdirektoratet, Niels Juels Gade 13, 1022 København K senest 4 uger fra den dag, hvor meddelelse om beslutningen om ekspropriation er modtaget.

Der vedlægges:

- Teknik- og Miljøudvalgets beslutning af 24. november 2014.
- Arealfortegnelsen nr. 11 af 2. september 2014.
- Ekspropriationsplan nr. 19 (i relevant omfang)
- Udkast til den offentligretlige servitut om den del af Nordhavnsvejen, der er beliggende under terræn på Ejendommen som offentlig vej samt om jordankre mv.
- Deludskrift af ekspropriationsprotokol: Side 58-62
- Ekspropriationsprotokol: Side 63

Med venlig hilsen

Anne Kongsfelt
Projektchef