

D O M

Afsagt den 17. maj 2016 af Østre Landsrets 6. afdeling
(landsdommerne Sanne Kolmos, Peter Mørk Thomsen og Anders Raagaard (kst.)).

6. afd. nr. B-235-15:

- 1) Frederiksberg Vand A/S
- 2) Frederiksberg Kloak A/S
- 3) Frederiksberg Fjernvarme A/S
- 4) Frederiksberg Bygas A/S
- 5) CTR I/S

(alle ved advokat Poul Hvilsted)

mod

Metroselskabet I/S

(advokat Anne Sophie Kierkegaard Vilsbøll)

Denne sag, der er anlagt ved Københavns Byret den 7. november 2014, er ved rettens kendelse af 29. januar 2015 henvist til behandling ved Østre Landsret i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sagen drejer sig om, hvorvidt det i medfør af § 7, stk. 5, nr. 2, i lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring (herefter cityringloven) er anlægsmyndigheden eller ledningsejerne, der skal betale for arbejder på ledninger beliggende i vejareal i anledning af anlægget af fire metrostationer i forbindelse med udvidelsen af den københavnske metro benævnt Cityringen.

Sagen har været behandlet af Ekspropriationskommissionen, der afsagde kendelse den 10. september 2013, og dernæst af Taksationskommissionen, der afsagde kendelse den 7. maj 2014.

Sagsøgerne, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Fjernvarme A/S, Frederiksberg Bygas A/S og CTR I/S (herefter ledningsejerne), har nedlagt endelig påstand om, at Metroselskabet I/S skal anerkende at betale omkostningerne til omlægninger af

ledningsejernes ledningsanlæg ved – principalt alle og subsidiært færre end alle – metrostationerne Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé.

Sagsøgte, Metroselskabet I/S (herefter Metroselskabet), har nedlagt endelig påstand om frifindelse, således at Taksationskommissionens kendelse af 7. maj 2014 står ved magt.

Sagsfremstilling

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune aftalte i forbindelse med forhandlingerne om kommunernes økonomi for 2002 at se nærmere på en videreudvikling af metroen. Det blev aftalt at igangsætte et udredningsarbejde om mulighederne for at etablere en Cityring som metroløsning i København og på Frederiksberg. Formålet med udredningsarbejdet var at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en eventuel egentlig projektering af metroløsningen. Arbejdet blev afsluttet i maj 2005 med fremlæggelsen af blandt andet en teknisk dokumentationsrapport benævnt ”Udredning om Cityringen”. Af udredningen fremgår om de i sagen omhandlede fire metrostationer blandt andet:

”7.8 Østerport

...

Placering og udformning

Cityringens perron anlægges som en typestation med en perronbredde på 9 m foran M&T-bygningen på Oslo Plads mellem Kristianiagade og Østbanegade nordvest for eksisterende Østerport st. Hovedtrappen orienteres imod Østerport st.

...

Trafikal indpasning

Kapaciteten opretholdes for den gennemkørende trafik på Oslo Plads og efter anlæg kan den gennemkørende trafik afvikles som i dag. Vejprofilet i den nordgående servicegade justeres af hensyn til indpasningen af Cityringsdelen af Østerport st.

...

Stationens anvendelse

... De fleste Metropassagerer ankommer til stationen med S-tog, ca. 5.000. Herudover er der ca. 9.000, som tilhører gruppen "Gang m.fl.", ca. 1.300 passagerer, som ankommer i Re-tog, samt ca. 200 passagerer, som ankommer i bus.

...

Ledningsomlægninger

En hovedfjernvarmeledning i Østbanegade skal flyttes. Ledningen er tilsluttet fjernvarmetunnelen på Østerport st., som igen er forbundet med Amagerværket. Flytningen påvirker tidsplanen, idet fjernvarmesystemet på dette sted pt. ikke er ringforbundet, og ledningen skal derfor omlægges uden for fyringsperioden fra maj til september. Herudover skal den almindelige forsyning til naboejendommene flyttes i anlægsperioden.

...

7.15.3 v/Aksel Møllers Have

Placering og udformning

Stationen anlægges som en typestation i den vestlige side af Aksel Møllers Have. Stationen placeres helt tæt på Byggeriets Hus midt i haven for at skabe så stor afstand som muligt til beboelsejendommen beliggende i den vestlige side af haven og anlægges med hovedtrappen orienteret mod Godthåbsvej.

...

Stationens anvendelse

... Størstedelen af passagererne tilhører gruppen "Gang m.fl.", ca. 6.200. Herudover er der dog mange, ca. 2.000 passagerer, der ankommer til stationen i bus.

...

Ledningsomlægninger

Ingen større forsyningsanlæg skal flyttes i forbindelse med etableringen af stationen v/Aksel Møllers Have.

...

7.15.4 Frederiksberg

Placering og udformning

Stationen anlægges som en typestation syd for den eksisterende station og mellem Frederiksberg Gymnasium og en boligblok. Hovedopgangen orienteres mod Sylows Allé. Dette er eneste mulighed for placering af stationen, og peronbredden kan ikke øges.

...

Trafikale forhold

Trafikken kan opretholdes på Sylows Allé og Sylows Plads, så de eksisterende parkeringsanlæg fortsat kan betjenes.

Holger Tornøes Passage opretholdes som siveforbindelse i én retning, idet der skal være mulighed for udkørsel med sættevogne i forbindelse med koncertarrangementer i Falkoner Centret.

...

Stationens anvendelse

... Det ses, at ca. 7.800 passagerer ankommer via Metroens etaper 1-3. Resten tilhører gruppen "Gang m.fl.", ca. 3.000 passagerer, mens kun ganske få, ca. 15 passagerer, ankommer med bus.

...

Arealer og rettigheder

...

Langs facaden af den eksisterende bebyggelse er der ud mod den planlagte station i dag en brandvej. Denne vil skulle etableres andetsteds. ...

...

Ledningsomlægninger

Ingen hovedanlæg berøres som følge af Cityringens perron, men det må forventes, at almindelige ledninger for alle forsyningsarter skal omlægges og eventuelt etableres i kældrene på naboejendommene, da stationsboksen udfylder hele vejanlægget mellem Frederiksberg Gymnasium og modsatte side.

For at minimere udgiften til ledningsomlægninger i forbindelse med etablering af en omstigningstunnel, etableres en ledningskorridor mellem den eksisterende station og den nye Cityringsperron på ca. 6-8 m.

...

7.15.5 v/Frederiksberg Allé

Placering og udformning

Stationen anlægges på Frederiksberg Allé vest for Platanvej.

Stationen udføres som en typestation og placeres midt på Frederiksberg Allé med to hovedtrapper til stationen placeret på fortovsarealet parallelt med stationen. ...

...

Trafikale forhold

Stationsløsningen medfører, at Frederiksberg Allé indsnævres til ét spor i hver retning på dette sted, og derudover lukkes de lokale kørebaner i hver side. Der vil være behov for at fastholde en kanalisering med svingbaner i det signalregulerede kryds, ligesom placering af busstoppesteder skal indarbejdes i løsningen. ...

...

Stationens anvendelse

... Langt størstedelen, ca. 8.000, tilhører gruppen "Gang m.fl.". Kun ca. 50 passagerer ankommer med bus.

...

Ledningsomlægninger

For at undgå omlægning af en ø 2.000 hovedkloakledning, skal stationen placeres vest for krydset Platanvej/Madvigs Allé. Herudover skal langsgående forsyningsledninger, kloak, fjernvarme og el-anlæg flyttes i forbindelse med stationen. Det vurderes, at der er den fornødne plads for omlægning af ledninger langs med stationen, idet vejudlægget er større end stationsboksen.”

Med vedtagelsen af cityringloven blev transport- og energiministeren bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om placering og udformning af blandt andet stationer, og i bilag 1 til transportministeriets bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m. hedder det blandt andet:

”Stationer - grundlæggende forudsætninger i forhold til afgrænsningen af tilkøb, optioner og uforudsete udgifter

Cityringens udformning er grundlæggende baseret på udformningen af den eksisterende metro med forudsætningen, at Cityringen anlægges som »mere af samme slags«.

...

Stationstype

...

Konceptet for tpestationen indebærer principielt, at hele stationen anlægges inden for en rektangulær udgravning, kaldet »stationsboksen«, afstivet af permanente sekant pæle (borede betonpæle, som griber ind i hinanden), og hvor stationens ø-perron placeres i ca. 19 meters dybde.

...

Cykelparkering

Der lægges vægt på, at der etableres et tilstrækkeligt antal cykelstativer i terræn ved stationerne. Hvor det ikke er muligt at anbringe det fornødne antal cykelstativer inden for en stations forpladsområde, bekoster Cityringsprojektet levering og opsætning af det overskydende antal cykelstativer på færdige fortovs- eller pladsarealer tæt ved stationen, der anvises af kommunen.

...

Forpladser til stationer og skakte

Forpladsarbejderne omfatter som udgangspunkt reetablering af overfladen efter udførelse af tunnelstationer og skakte og de tilpasninger af overfladen, der er nødvendiggjort af indpasningen af tunnelstationernes og skaktenes overfladeelementer samt disses rette funktion.

Tilpasningerne omfatter, svarende til hvad der var tilfældet på metroens etape 1 og 2, kun nærområdet omkring tunnelstationernes og skaktenes konstruktioner, typisk ud til en afstand af 10- 20 m fra disse, kaldet forpladsområdet. Inden for dette område foretages en fuldstændig retablering af overfladen tilpasset tunnelstationens og skaktens fremtidige funktion, i et kvalitetsniveau, der plads for plads er afstemt med de lokale forhold og svarer til det gennemførte på etape 1 og 2A.

Forpladsarbejderne omfatter, jf. de eksisterende aftaler på etape 1 og 2, plads-, fortovs- og vejbelægninger inkl. afstribninger, afvandrings- og afløbssystemer, beplantninger samt tilslutninger til eksisterende bygninger og belægninger. Forpladsarbejderne til stationerne omfatter også etablering af pladsinventar i form af bænke, buslæskærme, cykelstativer, pullerter, trafikskilte, signalstandere og signallys, reklamestandere, belysningsmaster inkl. armaturer samt andet informationsudstyr vedrørende busser. I det omfang sådant udstyr, f. eks. reklamestandere, stilles til rådighed for kommunen uden udgift, stilles det også til rådighed for Cityringsprojektet uden udgift.

Alle overfladeelementer, der er en fysisk del af tunnelstations- eller skaktkonstruktionen, dvs. trapper med tilhørende rækværker, elevatorhuse, ovenlys, ventilationsskakte etc. henregnes ikke til forpladsarbejderne, men til tunnelstations- og skaktarbejderne. De nødvendige ledningsarbejder og arkæologiske udgravninger forud for anlægget af tunnelstationerne og skaktene betragtes som selvstændige arbejder og henregnes derfor heller ikke til forpladsarbejderne.

Hvor det ikke er muligt at anbringe det fornødne antal cykelstativer inden for en stations forpladsområde, bekoster Cityringsprojektet levering og opsætning af det overskydende antal cykelstativer på færdige fortovs- eller pladsarealer, der anvises af kommunen.

Uden for forpladsområdet foretages kun simpel retablering, hvor f.eks. ledningsarbejder eller trafikomlægninger har beskadiget de bestående gadeanlæg.”

I bekendtgørelsens bilag 2 blev endvidere fastsat nye rammer for stationen ved Frederiksberg Allé, idet dennes placering var blevet ændret efter afslutningen af udredningsarbejdet. Herom fremgår blandt andet:

”Station v/Platanvej

Frederiksberg Kommune har erhvervet matr. nr. 25x på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé. På grunden findes en ældre villa, som kommunen agter at nedrive. Grunden forventes udnyttet til en ikke nærmere fastlagt ny bygning, der planlægges sammenbygget med metrostationen. ...

...

Placering og udformning

Stationsboksen trækkes så langt væk fra Frederiksberg Allé som muligt, og placeres diagonalt direkte under den kommende nye bygning ...

Placeringen indebærer, at stationsboksen skubbes bagud ind i naboejendommenes baggårde. Dette bevirker, at der må nedrives to sammenbyggede baghuse ...

...

Arkitektonisk indpasning

Med denne placering bliver stationen mindre synlig, og dagslysindfald kan ikke anvendes. Kælderetagen i det kommende byggeri vil ikke kunne benyttes til placering af sekundære funktioner for bygningen. Hovedtrappe og elevator skal udformes i samspil med det kommende byggeri. Ligeledes tænkes lokalgaden og fortovet inddraget til en samlet forplads til både station og den kommende nye bygning.

...

Trafikale forhold

Efter anlæg af stationen lukkes lokalgaden i sydsiden af Frederiksberg Allé. Ca. 10 parkeringspladser på Frederiksberg Allé lokalgade og yderligere 5-10 private parkeringspladser sløjfes i denne forbindelse.

...

Ledningsomlægninger

En krydsende hovedkloak \varnothing 2000 i Madvigs Alle og Platanvej omlægges til Platanvejs vestlige side, og en langsgående vandledning \varnothing 350 mm i Frederiksberg Allés sydlige side omlægges til Frederiksberg Allés nordlig side. De øvrige forsyningsledninger i Platanvejs udmunding til Frederiksberg Allé omlægges af hensyn til stationsboksen, samt for at skabe plads for omlægning af hovedkloakken. Der skal sikres en ledningskorridor på min 6 m mellem stationsboksen og bygningsfacaderne på Platanvej, hvilket skønnes muligt.”

Efter vedtagelsen af cityringloven blev projektet iværksat, og der blev udarbejdet lokalplaner vedrørende de enkelte stationer.

Det fremgår af Frederiksberg Kommunes lokalplan nr. 154 af 26. januar 2009 vedrørende Frederiksberg Station blandt andet:

”Eksisterende forhold

Lokalplanområdet afgrænses af stationsforpladsen ved Frederiksberg station mod nord, en boligejendom (Sylows Allé 4) mod øst, Sylows Allé mod syd og Frederiksberg Gymnasium og den tidligere stationsbygning (Solbjergvej 6) mod vest.

Holger Tornøes Passage er en ensrettet smal vej, der forbinder Sylows Allé med Solbjergvej og stationsforpladsen ved Frederiksberg station. Vejarealet ligger mellem Frederiksberg Gymnasium og boligejendommen på Sylows Allé 4 med et mindre parkerings- og opholdsareal omkranset af hegn og træer.

Stationen

Stationen placeres syd for den eksisterende station med hovedtrappen orienteret mod Sylows Allé. Stationselementerne i terræn såsom trapper, elevatorer, ovenlys og ventilationsriste indpasses i Holger Tornøes Passage, så stationsforpladsen fremstår som en arkitektonisk helhed i sammenhæng med den eksisterende stationsforplads.

Der etableres et privat friareal langs boligerne i Holger Tornøes Passage.

Trafikken kan opretholdes på Sylows Allé og Sylows Plads, så de eksisterende parkeringsanlæg fortsat kan betjenes. Det er dog under overvejelse, at rykke nedkørselsramper til p-anlæggene nærmere mod Falkoner Allé, og dermed friholde Sylows Plads for kørende trafik. Holger Tornøes Passage opretholdes som fodgænger- og evt. cykelforbindelse.

...

Lokalplanens indhold

...

Stationsforpladsen

Den underjordiske station og anlæg i tilknytning til stationen skal placeres inden for lokalplanområdet.

På stationsforpladsen kan etableres de funktioner, der naturligt knytter sig til og er en nødvendighed for stationen (færdsels- og opholdsareal samt de for metrostationens udformning, brug, drift og vedligeholdelse nødvendige anlæg og bygninger, såsom overdækkede trapper, elevatorer, affaldsbeholdere, skiltning, cykelparkeringspladser, ovenlys, ventilationsinstallationer, nødtrappe mv.), samt toiletter mv.

...

Cykelparkering og vejforhold

... Lokalplanen fastlægger, at der skal etableres 200 nye cykelparkeringspladser med god tilgængelighed. Cykelparkeringspladserne skal så vidt muligt placeres på eller i umiddelbar tilknytning til stationspladsen. ...”

I Frederiksberg Kommunes Lokalplan nr. 155 af 26. januar 2009 vedrørende stationen ved Frederiksberg Allé hedder det blandt andet:

”Stationen

Stationen placeres på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé med hovedtrappe og elevatorer integreret i stueplan i en kommende bygning på hjørnegrunden. Hovedtrappe og elevatorer orienteres mod Frederiksberg Allé. Stationen udføres uden ovenlys. Den lokale kørebane mellem Platanvej og Carit Etlars Vej inddrages til forplads for både bygning og station, der sammen med træækkerne vil indgå i en samlet oplevelse af alléen.

...

Cykelparkering og vejforhold

... Lokalplanen fastlægger, at der skal etableres 350 nye cykelparkeringspladser med god tilgængelighed. Cykelparkeringspladserne skal så vidt muligt placeres på eller i umiddelbar tilknytning til stationspladsen. ...”

Af Frederiksberg Kommunes Lokalplan nr. 156 af 26. januar 2009 vedrørende stationen ved Aksel Møllers Have fremgår blandt andet:

”Eksisterende forhold

Lokalplanområdet afgrænses af Godthåbsvej mod nord, parken Aksel Møllers Have med Byggeriets Hus mod øst og syd, og boligbebyggelsen Aksel Møllers Have mod vest.

Aksel Møllers Have er en park ... omgivet af boligområder og fungerer primært som lokalt rekreativt område for kvarterets beboere.

...

Stationen

Stationen placeres i den nordøstlige del af Aksel Møllers Have med hovedtrappen orienteret mod Godthåbsvej. Med placeringen i et grønt byrum indgår stationselementerne i et rekreativt område og bliver en del af parken.

Trapper, elevatorer, ovenlys og ventilationsriste indpasses, så park og station fremstår i en funktionel og arkitektonisk sammenhæng.

Parkens beplantning med arkadehække langs vestsiden af Aksel Møllers Have vil blive søgt genskabt i videst muligt omfang.

...

Cykelparkering og vejforhold

... Lokalplanen fastlægger, at der skal etableres 350 nye cykelparkeringspladser med god tilgængelighed. Cykelparkeringspladserne skal så vidt muligt placeres på eller i umiddelbar tilknytning til stationspladsen. ...”

Det fremgår af Københavns Kommunes lokalplan nr. 471 af 1. oktober 2012 vedrørende Østerport Station blandt andet:

”Formål

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at etablere en stationsplads for et vigtigt trafikalt knudepunkt i forbindelse med Cityringen. Indretningen af stationspladsen skal ske i samspil med de tilgrænsende områder omkring Østerport Station.

...

Byggeønsker: Østerport

Østerport – dispositionsforslag

Metrostationen er placeret på Oslo Plads parallelt med karréen mellem Kristianiagade og Østbanegade. Det nuværende parkeringsareal inddrages i pladsen, hvorpå stationselementerne som hovedtrappe, elevatorer og ovenlys bliver placeret. ...

...

Trafik

Lokalgaden foran Oslo Plads nr. 12-16 bliver anlagt til cykel- og adgangsvej.

Østbanegade indsnævres til ét kørespor frem til Bergensgade og forberedes her for udførelse af dobbeltrettet fællescykelsti mellem Bergensgade og Langeliniebroen mod øst. Samtidig etableres en modstrømscykelsti på strækningen fra Bergensgade til Oslo Plads.

...

... Cykelparkering

Der skal på metrostationspladsen eller i tilknytning til denne etableres cykelparkeringspladser i størrelsesordenen 850 pladser.

...”

I sommeren 2013 var projekteringen af de tre stationer ved Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé afsluttet. Af punkt 155 i referatet fra et møde den 3. juni 2013 i Frederiksberg Kommunes By- og Miljøudvalg hedder det blandt andet:

”Godkendelse af forpladsarealer for Cityringens tre stationer på Frederiksberg

...

Aksel Møllers Have ...

...

Kommunalbestyrelsen har ... godkendt, at der nedlægges ca. 10 parkeringspladser langs Aksel Møllers Have for at give plads til stationsanlægget. Indsnævringer af kørebanearealet på vejareal til brug for nye cykelstativer og bycyklen medfører dog, at det er nødvendigt at nedlægge 4 p-pladser ekstra. ...

...

Frederiksberg Station ...

Frederiksberg Station bliver en krydsningsstation mellem den eksisterende metrolinje og Cityringen. Det betyder, at området omkring stationen i fremtiden kobler sig til Hovedstadens metronetværk, og får stor betydning som trafikalt knudepunkt til Frederiksberg. ...

...

Den nye station anlægges i Holger Tørnøes Passage og ligger således vinkelret på den nuværende metrostation. Placeringen betyder, at stationen anlægges i byens mest trafikerede område med tusindvis af daglige fodgængere og cyklister, hvilket stiller store krav til byrummet. ...

...

I henhold til ... etableres der en særskilt cykelrullerampe langs Frederiksberg Gymnasiums nordlige facade, der dels giver adgang til 50 cykelstativer i stationens cykelkælder og dels til den eksisterende cykelkælder under gymnasiet, hvor der vil blive plads til ca. 250 cykler. Derudover etableres der 150 ekstra cykelstativer på terræn, der placeres langs gymnasiets nord- og østlige facade samt syd for hovedtrappen (ved Falkoner Centret). ...

Holger Tørnøes Passage lukkes for kørende adgang, men vil være tilgængelig som brandvej til både Lejerbo og gymnasiet. I vejens østside anlægges 2 rækker fortovsfliser, mens resten af vejarealet udføres med chaussésten sat i grus. Ovenlyset til metrostationen er placeret midt i vejen, og er af samme type som ved den nuværende station ...

Den eksisterende vendeplads (rundkørsel) bevares, men justeres, så centrum udgøres af den nye ventilationsrist fra metrostationen. Vendepladsen retableres som den forefindes i dag, d.v.s. med cykelfelter i savede og jetbrændte chaussésten, mens resten udføres i chaussésten sat i beton.

...”

Frederiksberg Allé ...

...

Platanvej indsnævres fra de nuværende 8 meter til 7 meter, dels for at give bedre plads til at optage niveauspringet på de 50 cm og dels for at give plads til ventilationsristen fra tunnelsystemet, som det af sikkerheds- og konstruktionsmæssige hensyn har været nødvendigt at placere i det tidligere fortovsareal.

I Kommunalbestyrelsens beslutning fra 2008 er det godkendt, at der nedlægges ca. 7 p-pladser på Frederiksberg Allé. Det foreliggende projekt medfører nedlæggelse af 6 p-pladser i Frederiksberg Allé og ca. 7 p-pladser på Platanvej, ialt 6 p-pladser mere end forventet. Begrundelsen for nedlæggelse af p-pladserne på

Platanvej er den store ventilationsrist, som det ikke har været muligt at flytte eller presse længere ind til siden.”

Under forberedelsen af Cityring-projektet indgik Metroselskabet ledningsprotokolaftaler med samtlige ledningsejere ved Cityringens 17 stationer. I aftalerne identificeredes de ledninger, der skulle omlægges, ligesom det blev beskrevet, hvordan omlægningen mest hensigtsmæssigt kunne foretages. På baggrund af ledningsprotokolaftalerne og Metroselskabets notat af 14. september 2009 benævnt ”Sammensatte anlægsprojekter på Cityringen” indgik Metroselskabet og flere af de berørte ledningsejere herefter betalingsaftaler, hvori det blev nærmere fastlagt, hvilken af parterne der skulle betale for omlægningerne. Da Metroselskabet og ledningsejerne omfattet af nærværende sag ikke kunne opnå enighed om betalingsspørgsmålet, blev der vedrørende disse i stedet indgået refusionsaftaler med det formål at udskyde spørgsmålet om betaling for ledningsomlægningerne, indtil der ved kendelse eller dom var taget endelig stilling hertil.

Metroselskabet og ledningsejerne indbragte herefter spørgsmålet om betaling for Ekspropriationskommissionen og efterfølgende for Taksationskommissionen.

Ved kendelse af 7. maj 2014 traf Taksationskommissionen for Sjælland m.v. afgørelse i sagen. I kendelsen, hvor også dele af Ekspropriationskommissionens kendelse af 10. september 2013 er gengivet, hedder det blandt andet:

**”Ledningsejerne
Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S
og
Frederiksberg Forsyning
(Frederiksberg Bygas A/S, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak
A/S og Frederiksberg Fjernvarme A/S)
mod
Anlægsmyndigheden
Metroselskabet I/S**

Sagen omfattede oprindeligt også ledningsejeren Frederiksberg Brandvæsen (Frederiksberg Kommune). ...

...

Til stede ved Taksationskommissionens behandling af sagen var formanden professor, dr. jur. Peter Mortensen, administrator Frank S. Jørgensen, gårdejer

Karl Frandsen, vurderingsinspektør Preben Thorvig og landinspektør Erling Rørdam.

...

Efter aftale med ledningsejerne og Metroselskabet I/S foretog Taksationskommissionen ingen besigtigelse, da de omhandlede ledningsomlægninger er gennemført. I stedet redegjorde Metroselskabet I/S for de foretagne ledningsomlægninger på grundlag af tegninger og kortbilag.

Ekspropriationskommissionens kendelse af 10. september 2013

Sagen vedrører udestående spørgsmål om betaling for ledningsomlægninger i forbindelse med anlæg af en Metrocityring i København og på Frederiksberg. Som følge af parternes uenighed om betalingsspørgsmålet har dette været forelagt Ekspropriationskommissionen, som har afsagt følgende kendelse:

»Denne sag vedrører omlægninger af ledninger tilhørende følgende ledningsejere:

- CTR I/S
- Frederiksberg Bygas A/S, Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Fjernvarme A/S (de fire ovenstående ledningsejere benævnes samlet Frederiksberg Forsyning)
- Frederiksberg Brandvæsen (Frederiksberg Kommune)

De spørgsmål, der ønskes behandlet under sagen, vedrører betaling for ledningsomlægninger, dvs. om det er Metroselskabet eller ledningsejeren, der skal betale for omlægningen.

For så vidt angår det på møderne den 10., 11., og 14. juni passerede, henvises til ovenstående forhandlingsprotokol [137. hæfte], hvor sagen er beskrevet og parterne har redegjort for deres påstande og synspunkter.

Gæsteprincippet - Fortolkning af Cityringlovens § 7, stk. 5

I henhold til bestemmelsen i cityringlovens § 7, stk. 5, afholdes udgifter til ledningsomlægninger, der er nødvendige for gennemførelsen af Cityringen, som udgangspunkt over anlægsbudgettet for Cityringen. Dette gælder dog ikke omlægninger af ledninger på overtagne jernbanearealer og omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentligt grad er begrundet i vejformål.

Af bemærkninger til loven fremgår, at udgiften til nødvendige omlægninger af ledninger i overtagne jernbanearealer forudsættes afholdt af vedkommende ledningsejer i overensstemmelse med det, der i almindelighed antages at gælde uden direkte lovregulering heraf (det ulovbestemte gæsteprincip), mens omlægninger af ledninger i vejarealer forudsættes afholdt af ledningsejeren i medfør af gæsteprincippet i vejloven (vejlovens § 106, stk. 1, der er en kodifikation af det ulovbestemte gæsteprincip).

Højesteret har i dommen U 2009.2978 H (Motorring 3-sagen) fastslået, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anven-

delse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, og at ledningsejeren da som »gæst« skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Der er tale om en udfyldende regel, der ikke gælder, hvis det må lægges til grund, at andet er aftalt eller bestemt.

Som det fremgår, er der i cityringloven fastsat en særlig bestemmelse vedr. betaling for ledningsomlægninger, og betalingsspørgsmålet skal derfor afgøres på grundlag af cityringlovens § 7, stk. 5.

Selv om cityringloven er en speciallov, finder kommissionen ikke, at der fra lovgivers side ved vedtagelsen af bestemmelsen i cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, er tilsigtet en forskel i anvendelsen af cityringlovens gæsteprincip for ledninger i vejarealer i forhold til det almindelige gæsteprincip i vejloven. Dette finder kommissionen klart fremgår af Cityringlovens forarbejder, herunder bemærkninger til lovforslaget, Transport- og Energiministeriets høringsnotat af 20. februar 2007 og Transport- og Energiministerens svar af 29. april 2007 på spørgsmål nr. 6 i forbindelse med lovforslagets behandling.

Kommissionen er således enig med Metroselskabet i, at medtagelsen af særreglen må antages at have haft det formål at undgå tvister, som betalingsspørgsmålet havde givet anledning til på Metroens 3. etape (Østamagerbanen) vedrørende eksistensen og forståelsen af det ulovbestemte gæsteprincip på jernbanearealer samt angående anvendelse af gæsteprincipet på private arealer.

Kommissionen finder desuden, at det ved den i forarbejderne anførte henvisning til vejlovens gæsteprincip må antages, at der ikke har været tilsigtet nogen »fastfrysning« af forståelsen af gæsteprincipet svarende til kendt retspraksis på tidspunktet for lovens vedtagelse, således at gæsteprincipet i henhold til cityringloven skulle forblive upåvirket af en (eventuel) udvikling i retspraksis for så vidt angår vejlovens gæsteprincip. Kommissionen finder således ikke, at ordlyden af bestemmelsen forhindrer en sådan fortolkning. Det må derfor lægges til grund, at formålet med bestemmelsen i cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, har været at give anlægsmyndigheden hjemmel til at kræve ledningsomlægninger betalt af ledningsejerne i et omfang svarende til, hvad der uden cityringloven ville følge af vejlovens gæsteprincip.

Retspraksis om gæsteprincipet og ledningsomlægninger i vejarealer, herunder navnlig Højesterets dom i sagen om Flintholm Station (U 2007.3009 H) er derfor også relevant for ledningsomlægninger i henhold til cityringloven.

Sammensat anlægsprojekt

Kommissionen finder, at der med Højesterets dom i sagen om Flintholm Station (U 2007.3009 H), der er afsagt efter Folketingets vedtagelse af cityringloven, er sket en udvikling af vejlovens gæsteprincip.

Højesteret har i den nævnte dom lagt vægt på, at der var tale om et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både bane og vej, og at vejlovens gæsteprincip, dvs. vejlovens § 106, stk. 1, »finder anvendelse på ledningsarbejder i veje udført i forbindelse med et sådan sammensat anlægsprojekt, uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejderne.«

Dommen må antages at have medført en udvidelse af kredsen af de tilfælde, hvor det er ledningsejeren, der skal betale for ledningsomlægningen. Hvis der er tale om et »sammensat anlægsprojekt« omfattende både bane- og vejarbejder - kan ledningsejeren således tilpligtes at betale for ledningsomlægningen, selv om den konkrete ledningsomlægning ikke skyldes vejformål.

Spørgsmålet er herefter, hvornår der kan siges at være tale om et »sammensat anlægsprojekt«.

For at forstå dette begreb er det nødvendigt at se nærmere på, hvad Højesteret har lagt til grund angående anlægsarbejder ved Flintholm Station. Højesteret fremhæver i sine præmisser følgende om anlægsarbejdets karakter:

»Det fremgår af loven om anlæg af Ringbanen, af overenskomsten af 5. februar 2002 om etablering af Flintholm Station og af Christian Fürstnows forklaring for landsretten, at etableringen af den nye station ved Flintholm indgik i et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både vej og bane.«

Med hensyn til anlægsarbejderne ved Flintholm Station er det bl.a. oplyst:

Af anlægsloven (lov nr. 476 af 21. maj 2000) fremgår en bemyndigelse for Trafikministeren til at etablere Ringbanen, herunder ved anlæg af bl.a. ny station ved Flintholm.

Af overenskomsten fremgår bl.a., at der skal etableres en stationsforplads m.m., at Grøndals Parkvej skal være hovedadgangsvej for tilbringertrafik, samt at der skal ske en række nærmere bestemte vejreguleringer (herunder etablering af signalreguleret kryds, midtliggende helleanlæg og en højresvingsbane for busser).

Af Christian Fürstnows forklaring i landsretten fremgår bl.a., at arbejdet med etablering af stationen bestod af broarbejde, idet der skulle etableres to nye broer i stedet for tre gamle broer over Grøndals Parkvej, to forpladsarealer, et ringbanetracé samt omprofilering af Grøndals Parkvej. Vejen skulle sænkes en halv meter på grund af frihøjden, og der skulle etableres et ekstra kørespor i hver retning.

Kommissionen finder herefter, at det helt centrale spørgsmål er, om karakteren af de omhandlede projekter og anlægsarbejder på de fire metrostationer kan sidestilles med de bane- og vejarbejder, der fandt sted ved

Flintholm Station. Hvis det er tilfældet vil der være tale om »sammensatte anlægsprojekter«, og gæsteprincippet i vejlovens § 106 vil finde anvendelse.

For så vidt angår lovgrundlag og bemyndigelse m.v. finder kommissionen, at de to anlæg - Ringbanen og Cityringen kan sidestilles med hensyn til den omhandlende problemstilling.

Kommissionen er enig med Metroselskabet i, at når der skal ses nærmere på karakteren af anlægsarbejderne, så bør Cityringen betragtes som bestående af en række selvstændige anlægsprojekter vedrørende de enkelte stationer, skakte mv., idet de omhandlede vej- og banearbejder må ligge indenfor nogenlunde samme geografiske område før det giver mening af tale om et »sammensat anlægsprojekt«.

Kommissionen finder således, at de fire omhandlede metrostationer skal behandles som selvstændige anlægsprojekter i forhold til vurderingen om, hvorvidt der er tale om »et sammensat anlægsprojekt«.

Det bemærkes, at kommissionen ikke, som anført af ledningsejernes advokater, finder at kunne tillægge det værdi, at Metroselskabet ikke har ændret budgetterne for omkostninger forbundet med ledningsomlægninger efter Flintholmdommens afsigelse.

Kommissionen har noteret sig, at Metroselskabet for så vidt angår lokaliteterne Østerport, Frederiksberg og Frederiksberg Allé (oprindeligt benævnt »Platanvej«), allerede i notat af 14. september 2009 har vurderet, at anlægsarbejder på disse lokaliteter havde en sådan sammensætning af vej- og baneanlæg af et ikke ubetydeligt omfang, at der er tale om sammensatte anlægsprojekter. Derimod har Metroselskabet i første omgang ikke ment, at Metrostationen ved Aksel Møllers Have kunne karakteriseres som et sammensat anlægsprojekt, men har altså i forbindelse med detailplanlægningen skiftet mening.

I Flintholmdommen anlagde Højesteret den betragtning, at anlægsprojektet skulle ses som et hele, idet etableringen af den nye station indgik i et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både vej og bane. Der skulle således ikke anlægges en sondring mellem vejformål og baneformål, og det var således uden betydning, hvilke dele af projektet, der havde nødvendiggjort ledningsarbejdet, altså om der i det konkrete tilfælde var tale om vejarbejde eller banearbejde.

Kommissionen finder, at der i Flintholmdommen er tale om større arbejder i broer og i vej og større ændringer af vejreguleringen. Kommissionen finder, at det kun er relevant at tale om et »sammensat anlægsprojekt«, såfremt der er tale om ændringer af vejrummet og vejforholdene i et ikke uvæsentligt omfang set i forhold til projektet i helhed. Der bør med andre ord være tale om en vis substans og tyngde i vejdelene af projektet førend det virker rimeligt at tale om »et sammensat anlægsprojekt« - også set i sammenhæng til den konsekvens dette har for de pågældende ledningsejere.

Kommissionen er således enig med ledningsejerne i, at Flintholmdommen ikke kan tages som indtægt for, at et hvilket som helst vejforhold kan udløse, at der bliver tale om et sammensat anlægsprojekt. Et synspunkt, som Metroselskabet i øvrigt selv har anvendt, jf. ovenfor nævnte notat af 14. september 2009.

For så vidt angår beskrivelsen af anlægsarbejderne på de enkelte stationer henvises til ovenstående beskrivelse fra forretningen, samt fremlagte anlægsaftaler og lokalplaner m.v.

Vedr. Metrostation Østerport

Kommissionen har fundet, at der for så vidt angår anlægsprojektet ved Metrostationen Østerport er tale om et sammensat anlægsprojekt.

Kommissionen har især lagt vægt på, at der ved Østerport Station, der er et stort trafikknudepunkt, sker en del permanente ændringer af vejforholdene - ud over ændringer vedr. cykelparkring og parkeringsforhold. Lokalgaden foran Oslo Plads nr. 12-16 bliver omlagt til cykel- og adgangsvej til metrostationen, Østbanegade indsnævres til ét kørespor frem til Bergensgade og der etableres cykelstier i begge sider langs den indsnævrede vej. Nord for Bergensgade forberedes Østbanegade for udførelse af dobbeltrettet fælles cykelsti frem til Langeliniebroen. Endvidere indsnævres Østbanegade ved udmundingen i Oslo Plads for at give plads til en anneksbygning til den gamle banegårdsbygning, rummende en del af transferforbindelsen mellem metrostationen og banegårdsbygningen. Indsnævringen tjener også til at lette fodgængertrafikken til metrostationen fra Oslo Plads.

Kommissionen finder herefter samlet set, at vejforholdene i området ved metrostation Østerport ændres i en ikke uvæsentlig grad.

Vedr. Metrostation Aksel Møllers Have

Kommissionen har fundet, at der for så vidt angår anlægsprojektet ved Metrostation Aksel Møllers Have ikke er tale om et sammensat anlægsprojekt.

Kommissionen har især lagt vægt på, at der - ud over ændring af cykel-parkeringsforhold og parkeringsforhold - stort set kun er permanente ændringer af vejforholdene med hensyn til kørebanebredden på vejen Aksel Møller Have, der reduceres til 4,00 m's bredde på de første 35 meter og dels i forbindelse med nødtrappen.

Kommissionen finder, at der er tale om få ændringer, der ikke er indgribende, og som ikke væsentlig ændrer vejrummet. Kommissionen finder herefter, at ændringer af vejforholdene i området er så ubetydelige set i forhold til projektet i helhed, at der ikke kan være tale om »et sammensat anlægsprojekt«.

Vedr. Metrostation Frederiksberg Station

Kommissionen har fundet, at der for så vidt angår anlægsprojektet ved Metrostation Frederiksberg er tale om et sammensat anlægsprojekt.

Kommissionen har især lagt vægt på, at der ved Frederiksberg Station, der er et stort trafikknudepunkt, sker en del permanente ændringer af vejforholdene ud over ændring af cykelparkering og parkeringsforhold. Holger Tornøes passage lukkes for kørende adgang. Den eksisterende vendeplads (rundkørsel) bevares - men med lidt ændret udformning. Det blev på mødet oplyst, at ledningsomlægningerne er nødvendiggjort af stationsboksens placering i Holger Tornøes Passage og placeringen af nyt underjordisk forsinkelsesbassin /overløbsbassin til overfladevand fra vej m.v. og kloakvand. Bassinet er flyttet fra Holger Tornøes Passage til en placering i et vejareal ved Falkoner Centeret. Der etableres en underjordisk gangtunnel i vejarealet mellem eksisterende metrostation og den kommende metrostation.

Kommissionen finder herefter samlet set, at vejforholdene ændres i en ikke uvæsentlig grad.

Vedr. Metrostation Frederiksberg Allé

Kommissionen har fundet, at der for så vidt angår anlægsprojektet ved Metrostation Frederiksberg Allé ikke er tale om et sammensat anlægsprojekt.

Kommissionen har især lagt vægt på, at der - ud over cykelparkeringsforhold og parkeringsforhold stort set kun er permanente ændringer af vejforholdene med hensyn til kørebanebredden på Platanvej (indsnævres til fra 8 m til 7 m). I det udarbejdede projektforslag er lokalkørebane foran stationspladsen mellem Platanvej og Carit Etlars Vej endvidere inddraget i fortovsarealet for at give plads til forpladsareal, herunder til cykelparkering. Lokalgaden, der udgør en begrænset del af Frederiksberg Allé, og bliver brugt til adgang / parkering for områdets beboere og butikker. At en mindre strækning af lokalgaden inddrages i stationsforpladsen finder kommissionen ikke er tilstrækkeligt til at udløse »et sammensat anlægsprojekt«.

Kommissionen finder, at der er tale om få ændringer, der ikke er indgribende, og der ikke væsentlig ændrer vejrummet. Kommissionen finder herefter, at ændringer af vejforholdene i området ved metrostation Frederiksberg Allé er så ubetydelige set i forhold til projektet i helhed, at der ikke kan være tale om »et sammensat anlægsprojekt«.

...

Meromkostninger

Det fremgår af sagen, at det rejste spørgsmål om, hvem der - i sidste ende - skal betale for de meromkostninger, som Metroselskabet har afholdt under hensyntagen til ledningsejernes direkte krav eller som i øvrigt er foretaget under hensyntagen til ledningsejernes (sparede) omkostninger, kun har relevans for ledningsomlægninger ved metrostation Aksel Møllers Have.

Kommissionen finder som anført ovenfor ikke, at der er tale om et sammensat anlægsprojekt ved metrostation Aksel Møllers Have. Metroselskabet skal derfor betale for ledningsomlægninger m.v. Det fremgår endvidere af sagen, at Metroselskabet har accepteret nødvendigheden af de ekstra sikkerhedsforanstaltninger (skærpet tilsyn) vedrørende ledning nr. Aa2407 og Aa2401. Kommissionen finder det herefter ikke nødvendigt og relevant at tage stilling til spørgsmålet om meromkostninger.

...

Herefter bestemmes:

Metroselskabet betaler for ledningsomlægninger, herunder afledte ledningsomlægninger, og meromkostninger for så vidt angår Metrostation Aksel Møllers Have og Metrostation Frederiksberg Allé.

Ledningsejerne betaler for ledningsomlægninger for så vidt angår Metrostation Østerport og Metrostation Frederiksberg, herunder afledte ledningsomlægninger. Metroselskabet betaler dog for omlægning af egne ledninger, samt ledninger - eller dele af ledninger - beliggende i private arealer, når der er tale om en lednings hovedomlægning ...

...”

...

**Taksationskommissionens
k e n d e l s e
af [7. maj 2014]**

Taksationskommissionen bemærker indledningsvis, at ledningsejerne og Metroselskabet er enige om de tekniske løsninger, der er valgt, og om størrelsen af de omkostninger, der er afholdt til ledningsomlægningerne. Parterne er endvidere enige om, hvem der ejer ledningerne. Metroselskabet har foreløbigt - efter regning fra ledningsejerne - afholdt omkostningerne forbundet med samtlige ledningsomlægninger omhandlet af sagen. For Taksationskommissionen omhandler sagen derfor i alt væsentligt alene spørgsmålet om, hvem der efter gældende ret endeligt skal betale for ledningsomlægningerne.

Når en ledningsejer uden vederlag har opnået tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, følger det af gæsteprincippet, jf. Højesterets dom i UfR 2009.2978 H, at ledningsejeren da som »gæst« skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Gæsteprincippet er en udfyldende regel, der ikke gælder, hvis andet er aftalt eller bestemt. I cityringloven er der fastsat en særlig bestemmelse vedrørende betaling for ledningsomlægninger. Betalingsspørgsmålet skal derfor afgøres på grundlag af cityringlovens § 7, stk. 5.

Fortolkningen af cityringlovens § 7, stk. 5

Taksationskommissionen finder, at det - som anført af Ekspropriationskommissionen - af bemærkningerne til cityringlovens § 7, stk. 5, af ministeriets hø-

ringsnotat af 20. februar 2007 samt af ministerens svar på spørgsmål 6 fra Trafikudvalget tydeligt fremgår, at det bl.a. har været hensigten med cityringlovens § 7, stk. 5, at præcisere, at det almindelige gæsteprincip, som fremgår af vejlovens § 106, stk. 1, skal være gældende for omlægninger af ledninger i vejarealer ved anvendelse af cityringloven. Når en lovbestemmelse henviser til almindelige retsprincipper - her gæsteprincippet - er der efter Taksationskommissionens opfattelse en klar formodning for, at henvisningen omfatter det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlagt af domstolene og eventuelt i senere lovgivning. Der må kræves særlige holdepunkter i lovens ordlyd eller forarbejder, hvis henvisningen skal forstås alene som omfattende indholdet af retsprincippet på lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Efter Taksationskommissionens opfattelse er der i cityringloven eller dens forarbejder ingen tydelige holdepunkter for, at cityringlovens § 7, stk. 5, skal forstås således, at det er gæsteprincippet med netop det indhold, det havde på ikrafttrædelsestidspunktet for § 7, stk. 5, der skal gælde ved anvendelsen af cityringloven. Herefter - og i øvrigt af de grunde, som er anført af Ekspropriationskommissionen - finder Taksationskommissionen, at retspraksis om gæsteprincippet og ledningsomlægninger, der er afgjort efter ikrafttrædelsen af cityringlovens § 7, stk. 5, er relevant for ledningsomlægninger i henhold til cityringloven.

Det ændrer efter Taksationskommissionens opfattelse ikke herved, at der ved lov nr. 526 af 27. maj 2013 i cityringlovens § 5 g er indsat følgende bestemmelse: »§ 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen, jf. § 5 a.« Som anført af ledningsejerne fremgår det af bemærkningerne til § 5 g, at bestemmelsen »... træder for så vidt angår afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen i stedet for den gældende lovs § 7, stk. 5, som gælder for den øvrige del af Cityringen. Den ændrede formulering skyldes, at gæsteprincippet til enhver tid bør fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis.«

Ledningsejerne har gjort gældende, at det af disse bemærkninger må følge, at cityringlovens § 7, stk. 5, skal forstås således, at henvisningen til gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, *ikke* skal fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis, men i stedet er en »fastfrysning« af gæsteprincippet svarende til kendt retspraksis på tidspunktet for vedtagelsen af § 7, stk. 5.

Taksationskommissionen finder ikke, at der af bemærkningerne til cityringlovens § 5 g kan udledes noget klart om indholdet af § 7, stk. 5, der i øvrigt ikke blev ændret i forbindelse med indsættelsen af § 5 g. Bemærkningerne til § 5 g har karakter af Transportministeriets vurdering af en tidligere vedtaget lovregel (§ 7, stk. 5). Den retskildemæssige betydning af bemærkninger i en senere lovændring til en tidligere vedtaget lovbestemmelse, som ikke samtidigt ændres, må anses for begrænset. Det fremgår endvidere ikke klart, om ministeriet vurderer, at § 7, stk. 5, har et nærmere bestemt indhold (f.eks. som anført af ledningsejerne), som § 5 g fraviger, eller om valget af formuleringen i § 5 g f.eks. skyldes, at der - også efter ministeriets opfattelse - er tvivl om fortolkningen af § 7, stk. 5, således at der fremadrettet er behov for at præcisere ordlyden i lignende bestemmelser for at undgå fortolkningstviven, uden at ministeriet ved præciseringen forholder sig til,

hvordan tvivlen i § 7, stk. 5, skal afgøres. Endelig kan formuleringen i § 5 g som anført af Metroselskabet være valgt for at anvende samme lovgivningsteknik i nyere anlægslove, sammenlign de identiske bestemmelser i § 23 i lov om nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane og § 24 i lov nr. 165 af 26. februar 2014 om Letbane på Ring 3. På denne baggrund finder Taksationskommissionen ikke, at bemærkningerne til § 5 g kan føre til en anden forståelse af forarbejderne til § 7, stk. 5, end anført ovenfor.

Højesterets dom om Flintholm Station (U 2007.3009 H)

Af ovenstående følger, som anført af Ekspropriationskommissionen, at Højesterets dom i sagen om Flintholm Station, der er afsagt efter ikrafttrædelsen af cityringlovens § 7, stk. 5, er relevant for de ledningsomlægninger, der er omfattet af denne sag. I dommen fastslog Højesteret, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 finder anvendelse på ledningsarbejder i veje, som er udført i forbindelse med et sammensat anlægsprojekt, der omfatter arbejder vedrørende både vej og bane, selv om anlægsprojektet ikke er begrundet i vejformål, og uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejderne.

Sammensat anlægsprojekt

Flintholmdommen omhandlede et sammensat anlægsprojekt. Om dette begreb anfører Ekspropriationskommissionen bl.a.: »Kommissionen finder, at det kun er relevant at tale om et »sammensat anlægsprojekt«, såfremt der er tale om ændringer af vejrummet og vejforholdene i et ikke uvæsentligt omfang set i forhold til projektet i helhed. Der bør med andre ord være tale om en vis substans og tyngde i vejdelen af projektet førend det virker rimeligt at tale om »et sammensat anlægsprojekt« - også set i sammenhæng til den konsekvens dette har for de pågældende ledningsejere.« Ekspropriationskommissionen henviser endvidere til, at ledningsejerne havde anført, at Flintholmdommen ikke kan tages til indtægt for, at et hvilket som helst vejforhold kan udløse, at der bliver tale om et sammensat anlægsprojekt, samt til at Metroselskabet har anvendt samme princip i notatet af 14. september 2009.

Taksationskommissionen finder ikke, at der er grundlag for at indfortolke et sådant væsentlighedskriterium i Højesterets præmisser i Flintholmdommen. Højesteret henviser *til* loven om anlæg af Ringbanen, *til* overenskomst af 5. februar 2002 om etablering af Flintholm Station samt *til* Christian Fürstnows forklaring for landsretten, og konstaterer på grundlag heraf, at etableringen af Flintholm Station »...indgik i et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både vej og bane«, uden at der i præmisserne lægges vægt på vejdelens substans og tyngde, på væsentligheden af ændringerne af vejrummet og vejforholdene i forhold til projektet i helhed. Højesterets præmisser angiver heller ikke i øvrigt, hvilke momenter som med rimelighed kan indgå i en sådan skønsmæssig afvejning af forholdet mellem vejdelen og banedelen af anlægsprojektet. Efter Taksationskommissionens vurdering kan der heller ikke af den rent faktuelle beskrivelse af Flintholm-projektet, som fremgår af loven om anlæg af Ringbanen, og af overenskomsten af 5. februar 2002 om etablering af Flintholm Station og heller ikke af Christian Fürstnows forklaring for landsretten i sig selv udledes noget om, hvordan forholdet mellem vejdelen og banedelen af projektet skal være, for at der er tale om et sammensat anlægsprojekt. Endvidere finder Taksationskommissionen, at en regel, der indebærer en sådan skønsmæssig

væsentlighedsvurdering, ville være vanskelig at administrere og føre til stor usikkerhed for anlægsmyndigheder og ledningsejere om udfaldet af gæsteprincippet fra anlægsprojekt til anlægsprojekt.

Taksationskommissionen finder derfor, at Flintholmdommen må forstås således, at der er tale om et sammensat anlægsprojekt, når blot projektet indebærer arbejder på både vej og bane, uanset arbejdernes karakter og uanset omfanget af forholdet mellem vej- og banearbejderne.

Vurdering af metrostationerne Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé

Taksationskommissionen er enig med Ekspropriationskommissionen og Metro-selskabet i, at Cityring-projektet må anses for at bestå af en række selvstændige anlægsprojekter vedrørende de enkelte stationer, skakte m.v. Hver af de fire metrostationer, som nærværende sag omhandler, må derfor behandles for sig.

På baggrund af ovennævnte forståelse af Flintholmdommen og på baggrund af beskrivelserne af de fire metrostationer i cityringloven, i bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer m.m. om stationer, i udredning om Cityringen, maj 2005 samt i lokalplanerne for stationerne finder Taksationskommissionen, at anlægsprojekterne vedrørende metrostationerne Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé hver i sær omfatter arbejder vedrørende både vej og bane (Metro). Det fremgår således af det nævnte anlægsmateriale, at der indgår vejarbejder ved alle fire metrostationer. Anlægsprojekterne vedrørende hver af de fire stationer udgør derfor sammensatte anlægsarbejder. *For så vidt angår stationerne Aksel Møllers Have og Frederiksberg Allé ændrer Taksationskommissionen således Ekspropriationskommissionens kendelse af 10. september 2013.*

Særligt vedrørende meromkostninger ved metrostationen Axel Møllers Have

Ved metrostationen Axel Møllers Have har der vedrørende ledning nr. Aa2407 og Aa2401 været afholdt meromkostninger til ekstra sikkerhedsforanstaltninger (skærpet tilsyn) i forbindelse med udførelsen af anlægsprojektet. Da ledningsejerne efter det ovenstående skal afholde udgifter til ledningsomlægningerne ved det sammensatte anlægsprojekt ved Axel Møllers Have, finder Taksationskommissionen, at ledningsejerne tillige skal afholde udgifterne til det skærpede tilsyn. Der henvises herved til de specielle bemærkninger til cityringlovens § 7, stk. 5, (lovforslag nr. 159, Folketingstidende 2006-07), hvoraf bl.a. fremgår: »I de tilfælde, hvor ledningsejeren skal betale, indebærer betalingsforpligtelsen desuden, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejeren har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til flytning af ledningsejeren ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejernes ledninger ville beløbe sig til.« Taksationskommissionen finder således, at Metroselskabet har valgt den for ledningsejerne billigere løsning at føre skærpet tilsyn i stedet for en egentlig flytning af ledningen. Der henvises endvidere til Østre Landsrets dom af 19. september 2013 om Vintapperrampen, hvoraf bl.a. fremgår: »Af vejlovens § 106, stk. 1, fremgår, at ledningsejeren skal bekoste »arbejder på ledninger«, herunder flytninger af ledninger. Dette indebærer en pligt for ledningsejeren til at bekoste

andre tekniske løsninger end fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.« Ved metrostationen Axel Møllers Have må det skærpede tilsyn forstås som »arbejder på ledninger«, der er omfattet af gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, som cityringlovens § 7, stk. 5, henviser til.

Herefter bestemmes:

Ledningsejerne betaler for ledningsomlægninger for så vidt angår metrostationerne Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé, herunder afledte ledningsomlægninger.

Metroselskabet betaler dog for omlægning af egne ledninger, samt ledninger - eller dele af ledninger - beliggende i private arealer, når der er tale om en lednings hovedomlægning.

...”

Ledningsejerne og Metroselskabet er enige om, at de samlede afholdte udgifter til ledningsomlægninger ved de fire stationer udgør i alt 87.195.906 kr. Da en mindre andel heraf uanset sagens udfald vil skulle betales af Metroselskabet, og da der på nuværende tidspunkt fortsat resterer en mindre uafklaret omkostningspost vedrørende tilbageførsel af midlertidigt omlagte ledninger ved stationerne på Frederiksberg og ved Frederiksberg Allé, er sagens værdi af parterne anslået til i omegnen af 87.000.000 kr.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Jan Hindsbo, Vagn Bech, Signe Bondo Ellegaard, Egon Erlandsen, Mikael Koopmann Olsen, Lars Orio, Christian Fürstnow, John Horn og Carsten Friis Clemmensen.

Jan Hindsbo har forklaret blandt andet, at han er ansat som anlægschef i Centralkommunernes Transmissionselskab I/S (CTR), hvor han er ansvarlig for selskabets ledninger, herunder omlægning af ledninger som følge af anlægsprojekter. CTR, der blev dannet i 1980'erne, er ejet af fem interessentkommuner i hovedstaden – Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, København og Tårnby. CTR køber overskudsvarme fra kraftværker og står for transport af varmen gennem transmissionsnettet. CTR producerer selv varme i spids- og reservelastanlæg, når der er behov for det, og har desuden ansvar for vedligeholdelse af det samlede anlæg. Varmeforsyningen sikres gennem et 54 km langt ledningsnet med tre boosterpumpestationer, 14 spidslastanlæg og 27 varmevekslerstationer. CTR er en kostneutral organisation. Deres formål er ikke at tjene penge, men at sikre forsyningen.

Området omkring Østerport Station er et vigtigt ledningsknudepunkt, hvor en stor del af varmen passerer igennem. Den oprindelige ledning var lagt i en betonbrønd, så den kunne håndtere den tunge trafik i området. Ledningsnettet ved Østerport var designet til at tage højde for ændringer i vejarealet. Man ville således kunne ændre vejforløbet uden at omlægge ledningen. Den store hovedledning lå dog placeret sådan, at den lå i vejen for den stationsboks, som skulle etableres i forbindelse med metrostationen. Ledningen er i dag lagt om, således at den er placeret over transfertunnellen mellem de to stationer. En ledning skal gerne placeres med et jævnt fald. Ved omlægningen, hvor ledningen skulle forskydes horisontalt, måtte de tilføre flere ventiler, hvilket giver en øget risiko for fejl. Det er en ringere løsning end den oprindelige placering. Ledningsarbejdet er nu afsluttet.

Vidnet er bekendt med, at der tidligere er sket omlægninger i forbindelse med vejprojekter, f.eks. ombygningen af broen på Nordre Fasanvej, der også var en følge af metrobyggeri. Omkostningerne til omlægningen har CTR som ledningsejere betalt.

Der var en god teknisk dialog med Metroselskabet i forbindelse med tilrettelæggelsen af ledningsomlægningen. Vidnet kan ikke svare på, om omlægningen er løst på den mest optimale måde. Der var under forløbet enighed om den tekniske løsning. CTR har tiltrådt de udgifter, der har været afholdt til omlægningen.

Vagn Bech har forklaret blandt andet, at han indtil den 1. august 2015 var administrerende direktør i Frederiksberg Forsyning. Han er stadig tilknyttet Frederiksberg Forsyning som konsulent inden for forsyningsområdet. Frederiksberg Energi, der er 100 % ejet af Frederiksberg Kommune, består af 9 selskaber, hvor han var direktør i 8 af dem, herunder Frederiksberg Forsyning. Han var direktør i Frederiksberg Forsyning i 10 år og har i øvrigt været ansat i organisationen i 29 år.

I forbindelse med etape 2 af metroen, der vedrørte en strækning fra Frederiksberg til Vanløse, var der en del tekniske drøftelser i relation til omlægningen af ledninger. Betalingsforholdene fyldte imidlertid ikke meget dengang, idet Metroselskabet langt hen ad vejen påtog sig at betale for omlægningerne.

Han har været med til at afgive hørings svar i forbindelse med lovforslaget om Cityringen. De fandt lovforslaget fornuftigt, idet det fremgik, at de som ledningsejere alene skulle betale, såfremt en omlægning var begrundet i vejformål. De har ledninger liggende i samtlige veje på Frederiksberg, og de har været vant til at betale for omlægninger, som var nødvendiggjort af ejerens ønske om at foretage ændringer i vejarealet. Hvis en omlægning imidlertid var nødvendiggjort af andre gæsters forhold, har de været vant til, at disse andre gæster måtte betale.

Da de i 2009 modtog lokalplanerne vedrørende metrobyggeriet, indledte de en drøftelse med Metroselskabet om ledningsomlægningerne. De var ikke enige med Metroselskabet om, hvem der skulle betale for ledningsomlægningerne. Deres opfattelse har hele tiden været den, at lovens ordlyd om betaling for omlægningerne var klar, således at Metroselskabet skulle betale for disse, medmindre omlægningen var begrundet i vejformål. Der blev indgået en refusionsaftale med Metroselskabet, hvorefter Metroselskabet foreløbigt betalte for omlægningerne, således at metroprojektet kunne realiseres. I 2010 havde de spurgt kommunen, om der var vejprojekter, der nødvendiggjorde ledningsomlægninger, hvilket kommunen i 2011 svarede benægtende på.

Han er bekendt med, at der var andre ledningsejere, der havde en anden opfattelse af betalings spørgsmålet. Det er bestyrelsen i Frederiksberg Forsyning, der har besluttet at anlægge denne sag. Efter varmforsyningsloven må de som forsyningsselskab kun medregne nødvendige omkostninger, og da de ikke mener, at omkostningerne til ledningsomlægningerne skal afholdes af dem, har de været nødt til at forfølge sagen. De er sat i verden for at varetage deres kunders interesser. Regningen for omlægningerne vil blive lagt oven i den pris, som forsyningskunderne skal betale. Det drejer sig om omkring 100.000 forbrugere, der hver ville skulle betale 750 kr. for at dække omkostningerne til ledningsomlægningerne.

Det er vidnet, der har underskrevet slutopgørelsen af 4. juni 2013 på vegne af Frederiksberg Forsyning. Der er nogle få udgifter, der endnu ikke er gjort op, idet nogle ledninger er lagt midlertidigt.

Det er vidnets indtryk, at der i øvrigt har været en god dialog om den tekniske tilrettelæggelse af ledningsomlægningen.

Signe Bondo Ellegaard har forklaret blandt andet, at hun siden januar 2012 har været ansat som projektleder i Metroselskabet. Forud herfor var hun ansat som konsulent i Cowi A/S, hvor hun i september 2009 blev tilknyttet projektet vedrørende Cityringen. Hun indgik da i en gruppe på 3-4 personer, der udarbejdede hele det aftalekompleks, der ligger til grund for ledningsomlægningerne. Christian Fürstnow var chef for gruppen. Hun er uddannet ingeniør og har taget en økonomisk overbygning til sin uddannelse. I dag beskæftiger hun sig med mindre kontrakter vedrørende Cityringen, herunder navnlig i relation til projekteringen af forpladserne til metrostationerne.

Hun er bekendt med, at man – som det fremgår af Udredningen om Cityringen fra 2005 – i projektets tidlige fase havde budgetteret med en udgift på 656 mio. kr. til ledningsomlægninger. Der var tale om et bruttotal, der indeholder de samlede omkostninger til ledningsomlægningerne. Hun er ikke bekendt med, om man da havde gjort sig overvejelser om at dele budgettet op mellem ledningsejerne og Metroselskabet. I september 2008 vidste man mere om, hvordan projektet ville komme til at se ud, og der udarbejdedes en redegørelse for de budgetafvigelse, som Metroselskabets optimerede dispositionsforslag medførte i forhold til udgangspunktet i udredningen om Cityringen. I redegørelsen for budgetafvigelsen blev det anslået, at man skulle regne med en stigning på 228 mio. kr. vedrørende ledningsomlægninger. Hun kender ikke årsagen til budgetforøgelsen. Heller ikke i september 2008 havde man dog et detaljeret overblik over omlægningerne, så budgettallene tog alene sigte på hovedlinjerne. Man havde heller ikke i 2008 forholdt sig til fordelingen af udgifterne mellem ledningsejere og Metroselskabet. Hun er ikke bekendt med, om Metroselskabets revisor har haft bemærkninger til, at der ikke skete en opdeling af udgifterne mellem ledningsejere og Metroselskabet.

Hun har ikke været med til at udarbejde notatet af 14. september 2009 om sammensatte anlægsprojekter på Cityringen. Hun fik kendskab til notatet, da det udgjorde grundlaget for de efterfølgende aftaler med ledningsejerne, der hver især blev spurgt, om de kunne tilslutte sig principperne i notatet. Der blev herefter indgået betalingsaftaler med flere af ledningsejerne. Hun deltog i udarbejdelse af fordelingsnøgler vedrørende de fælles omkostninger, der havde været i forbindelse med omlægningerne. Det lykkedes at nå til enighed med alle ledningsejerne om fordelingsnøglen, men der opnåedes kun enighed om betalingen med nogle

af dem. Der blev indgået forlig med flere af ledningsejerne, og de bestræbte sig i processen på at opnå resultater, der var rimelige for alle parter.

Forhandlingerne tog udgangspunkt i de principper, der er beskrevet i notatet. Hun deltog i nogle af forhandlingerne, men erindrer ikke hvilke elementer, der indgik i forhandlingerne. Nogle forhandlinger førte til, at omkostninger i forbindelse med ledningsomlægninger, der i notatet var beskrevet at være begrundet i sammensatte anlægsprojekter, blev delt mellem parterne.

Det er sket, at forpladsernes indretning har udviklet sig i retning af at blive mere sammensatte. Det skyldtes dels en præcisering af projektet, dels de myndighedskrav, som de skulle leve op til. Det skyldes også, at kommunerne har foretaget kommunale tilkøb. De ændringer, der efterfølgende er sket i forpladsprojekterne, har imidlertid ikke haft nogen betydning for den ledningsomlægning, der allerede var udført. De har ikke taget stilling til, om forpladsernes nuværende omfang giver anledning til en revision af nogle af konklusionerne i notatet.

Metroselskabets endelige omkostningskrav er endnu ikke opgjort, men det vil tage udgangspunkt i de slutopgørelser, der allerede foreligger. Der er ikke sket en opdeling af omkostninger for hver ledning for sig. Opdelingen følger derimod fordelingsnøglen, der tager udgangspunkt i nogle hovedposter i de standardtilbudslister, der gælder for entreprise. Der er herunder også taget højde for afledte omkostninger.

Hun ved ikke, om der har været afholdt bestyrelsesmøder i Metroselskabet siden september 2008, hvor man har beskæftiget sig med budgetspørgsmål.

Egon Erlandsen har forklaret blandt andet, at han indtil den 1. november 2012 var ansat som teknisk chef i Frederiksberg Forsyning A/S med ansvar for alle forsyningsområderne, herunder kloak, gas, vand og varme. Han var et stykke tid herefter tilknyttet Frederiksberg Forsyning som specialrådgiver.

I juni 2006 hørte han første gang om Cityring-projektet. I slutningen af 2007 deltog han i et møde i Trafikministeriet, hvor det blev drøftet, om nogle vandforsyningsledninger havde

kapacitet til at virke som brandslukningsledninger. På mødet blev der ikke talt om betaling for ledningsomlægninger i forbindelse med Cityring-projektet. I forbindelse med høringen over lovforslaget om Cityringen gjorde de sig i Frederiksberg Forsyning overvejelser om betalingsspørgsmålet. Under et møde med Metroselskabet, hvor Metroselskabets advokater deltog, blev de præsenteret for betalingskrav i anledning af omlægningerne. Notatet af 14. september 2009 om sammensatte anlægsprojekter blev i den forbindelse drøftet. I notatet blev det konkluderet, at forsyningsselskaberne kunne blive pålagt at skulle betale for ledningsomlægninger. Han opfattede ikke notatet som et oplæg til forhandling, men som et diktat om hvordan det forholdt sig.

Under projekteringsmøderne med Metroselskabet blev der informeret om, hvordan stationsboksene skulle placeres, hvor store de var, og hvordan ledningerne skulle omlægges. Stationsboksenes placering var på plads på et tidligt tidspunkt i forløbet, så de kunne som ledningsejere tidligt konstatere, at der var ledninger, der skulle flyttes. Beskrivelsen af forpladserne kom først på plads senere.

I 2013 bevilligede kommunalbestyrelsen 2,69 mio. kr. til projektering og anlæggelse af forpladserne. Der var tale om et tilkøb fra kommunens side, idet kommunen havde nogle ændrede ønsker til forpladsernes indretning. Kommunen ønskede herunder blandt andet at ændre placeringen af en vendeplads for at give plads til en ventilationsrist. På stationen ved Frederiksberg Allé skulle niveauet ned til stationstrapperne hæves for at undgå oversvømmelse ved kraftigt regnvejr. Disse arbejder kunne først udføres, når stationsboksene og ledningsomlægningerne var færdige. Kommunen havde forud herfor i 2010 bevilliget 21 mio. kr. til andre tilkøb, der blandt andet vedrørte etablering af rulletrapper helt op til terræn, ligesom man havde ønsket stationsboksen ved Aksel Møllers Have sænket med ½ meter, så der kunne laves beplantning oven over. Disse ændringer havde ingen betydning for ledningsomlægningen.

Ledningsomlægningerne var i al væsentlighed færdige ved udgangen af 2011, idet enkelte af ledningerne dog er lagt midlertidigt og afventer den endelige placering. Omlægningerne er foregået i en god dialog og forståelse mellem parterne.

Placeringen af stationsboksen ved Frederiksberg Station gjorde det nødvendigt at omlægge flere af forsyningsledningerne. Afløbsledninger lægges efter et gravitationssystem, således at vandet af sig selv kan løbe ud til rensningsanlæggene. Dette kunne ikke lade sig gøre, mens byggeriet pågik, så ledningerne blev midlertidigt lagt ind gennem parkeringskælderen på gymnasiet, ligesom man måtte etablere en pumpestation. Stationsboksens placering gjorde det desuden nødvendigt at flytte et regnvandsbassin, hvilket også medførte en ledningsomlægning. Ledningsomlægningerne var gennemført forud for projekteringen af forpladserne. Alle forsyningsledninger ligger et godt stykke under jordoverfladen, og ændringer i forpladsernes indretning eller vejarealet er uden betydning for ledningernes placering. Det var tilfældet både før og efter den skete omlægning. De ledninger, der blev lagt, var af samme type som dem, der lå før, og de blev lagt, så de som før kunne tåle den trafikbelastning, der er i området. Forsyningsselskaberne har ikke været involveret i placeringen af riste eller lignende over jorden.

Stationen på Frederiksberg Allé skulle oprindeligt placeres under kørebanen, men kommunen valgte at købe en ejendom på Platanvej, som stationen kunne ligge under. På arealet for stationsboksens placering løb en hovedkloakledning med en diameter på 2 meter. Kloakledningen var placeret omkring 6 meter under terræn. Stationsboksens placering gjorde det derfor nødvendigt at flytte denne ledning, og dette nødvendiggjorde omlægning af andre forsyningsledninger. I forbindelse med projektet skete der også ændringer i vejforløbet, idet blandt andet en lokalvej på Frederiksberg Allé blev sløjfet. Ingen af de foretagne ændringer i vejarealet har dog haft nogen indflydelse på ledningsomlægningerne. Man kunne således have gennemført ændringerne i vejforløbet uden at omlægge ledningerne.

Det er de tekniske chefer for de enkelte forsyningsselskaber, der har lavet ledningsprotokollerne, og som har deltaget i drøftelserne om, hvordan omlægningerne skulle foregå. Vidnet har været med inde over de lokalitetsbestemte ledningsprotokolaftaler. Den del af arbejdet med ledningsomlægningen, som er sket af forsyningsselskaberne, er faktureret til Metroselskabet. Der har under forløbet været enighed om, hvad der skulle omlægges og omkostningerne hertil.

Vidnet har underskrevet slutopgørelsen af 17. juli 2013 vedrørende kloak. Der udestår forsat nogle arbejder vedrørende midlertidigt lagte ledninger. Disse omlægninger er projekteret til maksimalt 1 mio. kr.

Mikael Koopmann Olsen har forklaret blandt andet, at han er ingeniør og ansat som chef-specialist i Frederiksberg Forsyning, hvor han fungerer som leder for et team for kloak og klimatilpasning inden for anlægsområdet.

Kloakledningen ved metrostationen ved Frederiksberg Station skulle omlægges på grund af placeringen af stationsboksen. Et regnvandsbassin i Holger Tornøes Passage, der skulle samle vand efter kraftige regnskyl, måtte flyttes til Sylows Allé på grund af placeringen af stationsboksen. Arbejdet med at lægge den endelige ledning er endnu ikke færdiggjort. Omlægningen af kloakledningen ved Frederiksberg Station var omfattende, men alene begrundet i stationsboksens og vandbassinets placering. Trafikforholdene på stedet eller ændringerne i vejforløbet har ikke haft betydning for ledningernes placering.

Ved Frederiksberg Allé måtte en meget stor kloakledning med en diameter på 2 meter omlægges på grund af stationsboksens placering. Ledningen lå i 6 meters dybde. En anden mindre kloakledning måtte også omlægges. For at holde omkostningerne nede, og da det på grund af træernes placering på Frederiksberg Allé ikke var muligt at føre kloakledningen igennem i den oprindelige dimension, valgte man en efter hans opfattelse ringere løsning end den oprindelige, idet man på et kortere stykke af strækningen anvendte en ledning med en mindre dimension. Man kunne godt have ført ledningen helt uden om træerne og bevaret den oprindelige dimension, men det ville have gjort omlægningen 4-5 gange dyrere. Det er korrekt, at der er sket ændringer i vejarealet over ledningen, men ingen af disse ændringer har gjort det nødvendigt at omlægge ledningerne, der ligger i mindst 2 meters dybde.

Stationsboksen ved Aksel Møllers Have var projekteret således, at den kom til at ligge meget tæt på en hovedkloakledning, og det blev drøftet, om det var nødvendigt at flytte denne. Man valgte i stedet at etablere overvågning af ledningen med kameraer, mens arbejdet med stationsboksen stod på. Det var et alternativ til at omlægge ledningen, og det fungerede fint. Trafikale eller vejmessige forhold i øvrigt har ikke haft betydning for overvejelserne om en

ledningsomlægning. Han har kun i begrænset omfang været inddraget i projekteringen omkring forpladserne.

Han deltog i det indledende arbejde med udarbejdelse af ledningsprotokollerne. Detailreguleringen blev varetaget af Troels Smith, som han var chef for. Samarbejdet vedrørende omlægningen foregik i øvrigt i god ro og fordragelighed.

Lars Orio har forklaret blandt andet, at han er ingeniør og i de sidste 4 år har været ansat hos Frederiksberg Forsyning som fagleder på vandforsyningen. Han beskæftiger sig også med den tekniske side af ledninger vedrørende gasforsyning.

På Frederiksberg Allé nødvendiggjorde stationsboksens placering en omlægning af kloakledningen, hvilket indebar, at også gas- og vandledninger måtte omlægges. Forholdene på overfladen havde ikke betydning for ledningernes omlægning.

Ved Frederiksberg Station måtte vand- og gasledningerne også flyttes på grund af placeringen af stationsboksen. Nogle af ledningerne blev lagt midlertidigt, og der arbejdes for tiden på ledningernes endelige placering. Ledningerne kan ikke placeres endeligt, mens arbejdet med stationsboksen pågår.

Ved Aksel Møllers Have var det udelukkende en vandledning, der måtte flyttes på grund af stationsboksens placering.

Han har været konsulteret i forbindelse med udarbejdelsen af det skema over de berørte ledninger, som er indgået i drøftelserne vedrørende betalingstvisten.

Christian Fürstnow har forklaret blandt andet, at han er ansat i Cowi A/S. I dag er han senior projektdirektør for store multidisciplinære infrastrukturprojekter. Han beskæftiger sig ikke længere med Cityringen, men i perioden fra 2008 til 2013 var han projektleder for den rådgivergruppe, som bistod Metroselskabet i forbindelse med koordineringen af de ledningsomlægninger, som etableringen af Cityringen nødvendiggjorde.

I 2000 til 2004 var han ansat som rådgiver for Banedanmark, og han afgav efterfølgende vidneforklaring under retssagen om ledningsomlægningen ved Flintholm Station, der blev afgjort af Højesteret i 2007. På Flintholm Station lavede man et vejanlæg i tilknytning til stationen, der gjorde, at det var nødvendigt at omlægge ledninger. Til brug for anlæg af en højresvingsbane måtte man således sænke vejbanen med en halv meter, hvilket indebærer, at man måtte omlægge ledninger.

Han har ikke beskæftiget sig med udredningen om Cityringen fra 2005. Udredningen gav Metroselskabet et foreløbigt overblik over, hvilke ledninger der skulle tages hensyn til. Han var involveret i udarbejdelsen af det optimerede dispositionsforslag for Cityringen, hvori der skete en konkretisering af placeringen og udformningen af stationerne. Man kunne herefter i højere grad fastslå, hvilken indflydelse anlæggene ville få for ledningerne.

Under projekteringen af Cityringen tog man så vidt muligt hensyn til de eksisterende ledninger. Tilgangen var samfundsøkonomisk uden skelen til, hvem der skulle betale. Ved udarbejdelsen af dispositionsforslaget overvejede de derfor ikke, hvem der skulle betale, men fremkom i stedet med et samlet budgettal for ledningsomlægningerne.

I 2009 konkretiseredes udformningen af de enkelte stationer yderligere, og de begyndte at overveje, om principperne om sammensatte anlægsprojekter fra Højesterets dom om Flintholm Station skulle spille ind i fordelingsspørgsmålet. Spørgsmålet blev ikke bragt på bane af ham, men af juristerne. Metroselskabet var klar over, at hvis man kunne anvende dommen, ville ledningsejerne komme til at betale en større del, end de ellers skulle. Man havde dog fortsat en samfundsøkonomisk tilgang til projektet.

Notatet af 14. september 2009 er udarbejdet af Carsten Friis Clemmensen, Bent Napstjert, Jes Guldborg og Anne Sophie K. Vilsbøll. Han deltog i drøftelserne af de principper, der kom til udtryk i notatet. Cowi har stået for den del af notatet, der vedrørte identifikationen af de vej-mæssige ændringer, der skulle ske på de enkelte stationsforpladser. De vurderede, om det nye metroanlæg medførte ændringer i vejanlægget, og hvis det gjorde det, anså de det som et sammensat anlægsprojekt. Omvendt anså de anlæg, som kommunen havde planlagt uden Metroselskabets tilstedeværelse, for ikke at være sammensatte anlægsprojekter. Et eksempel herpå er anlægsarbejdet ved Rådhuspladsen, hvor de foretagne ændringer ikke havde særligt

meget med metrobyggeriet at gøre. Det er også et eksempel på, at vurderingen blev ændret i forhold til det, der er anført i notatet, idet de oprindeligt anså anlægget på Rådhuspladsen for sammensat. Den ændrede vurdering skete efter drøftelse og forhandling med de pågældende ledningsejere.

Vejanlægget ved Frederiksberg Station blev ændret som følge af metrostationens etablering. En rundkørsel er blevet rykket og gjort større. Der er ændret radikalt på vejgeometrien for Holger Tornøes Passage, der er blevet lukket for biler for at gøre plads til stationsforpladsen. På Sylows Allé er der etableret cykelparkering, hvor der tidligere var parkeringspladser for biler. En dobbeltrettet cykelsti er desuden blevet rykket.

Ved Frederiksberg Allé nedlagde man en del af lokalvejen og omdannede denne til forpladsareal. Fortovet langs stationen på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé er blevet omprofileret af hensyn til terrænforskellen til stationen. Der er etableret cykelparkering flere steder, herunder på begge sider af Platanvej. Kørebanen på Platanvej er blevet indsnævret og en del af vejbanen, der har været anvendt til skråparkering, er nedlagt for at gøre plads til anlæg af ventilationsrist og cykelparkering. Han har ikke kendskab til kommunens tilkøb for 2,7 mio. kr.

Ved Aksel Møllers Have er vejbanen på sidevejen blevet indsnævret med henblik på at skaffe plads til ekstra cykelparkering. Der er herudover blevet inddraget nogle parkeringspladser til cykelparkering, ligesom et offentligt toilet er blevet flyttet.

Ved Østerport Station skal der etableres en midterø på Oslo Plads, hvor der skal anlægges stationsforplads med elevator og trapper. Vejgeometrien på Oslo Plads forskydes mod syd ind mod Østre Anlæg. Den lokale sidevej ind mod Østre Anlæg nedlægges, og der etableres cykelsti. Vejgeometrien i Østbanegade ændres, idet der nedlægges parkeringspladser og anlægges dobbeltrettet cykelsti. Parkeringspladser nedlægges i Kristianiagade, og der etableres cykelparkering. I Stockholmsgade etableres cykelparkering.

Han rådgav Metroselskabet i relation til budgetomlæggingerne. Rådgivningen fortsatte også efter 2008.

John Horn har forklaret blandt andet, at han er ingeniør og ansat i Niras A/S som teamchef. Han har tidligere været ansat i Cowi A/S, hvor han var beskæftiget med Cityring-projektet. Cowi skulle stå for at håndtere den tekniske del af ledningsomlægningen. Han var projektleder på nogle af lokaliteterne, herunder Østerport Station. Han er ikke længere beskæftiget med Cityring-projektet.

Han var med til at udarbejde ledningsprotokollerne. Arbejdet bestod i at finde ud af, hvor det var muligt at lægge ledningerne og i at lave en tidsplan for omlægningen. På Østerport Station var der også andre forsyningsselskaber end CTR, der skulle have omlagt ledninger. CTR havde en aktiv rolle i omlægningerne, idet CTR fungerede som graveaktør og således stod for gravearbejdet også vedrørende de øvrige forsyningsledninger. CTR's rådgivere var Rambøll. Der var enighed om, hvordan ledningerne skulle omlægges, og hvordan det skulle foregå. Det var ledningsejerne selv, der projekterede omlægningen af deres egne ledninger, og han antager, at de har valgt de teknisk set bedst mulige løsninger.

Han var ikke involveret i spørgsmålet om betaling, men deltog i styregruppemøder, hvor man blev enige om en fordelingsnøgle i forhold til fællesudgifterne ved ledningsomlægningerne. Han var med til at udarbejde ledningsskemaet, herunder beskrivelserne af ledningerne.

Carsten Friis Clemmensen har forklaret blandt andet, at han er ansat som afdelingsleder i det rådgivende ingeniørfirma Moe A/S. Han har tidligere været ansat hos Cowi, og han fungerede som delprojektleder i forhold til Cityringen. Han arbejdede med ledningsomlægningerne på Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé og Aksel Møllers Have. Han deltog i udarbejdelsen af de tekniske ledningsprotokoller og var i den forbindelse i dialog med ledningsejerne på de enkelte lokaliteter. På de indledende møder med Frederiksberg Forsyning gennemgik de ledningsomlægningerne i detaljer. De fandt på møderne ud af, hvilke ledninger der skulle lægges om og hvorhen. Der blev lavet fordelingsnøgler, så f.eks. gravearbejdet kunne varetages af en enkelt graveaktør på alle opgaverne. Der var også andre ledningsejere end Frederiksberg Forsyning på lokaliteterne, f.eks. teleledninger.

På Frederiksberg Station undersøgte de hvilke ledninger, der skulle lægges om som følge af placeringen af stationsboksen. Et stort regnvandsbassin måtte ombygges, så det stadig kunne være der. Dette medførte, at andre ledninger måtte lægges om. Sylows Allé blev som følge af

byggeriet lukket for trafik for en periode, men den er nu åben for trafik igen. Holger Tornøes Passage er permanent blevet lukket for biler for at gøre plads til metrostationen.

Det var nødvendigt at omlægge ledninger på Frederiksberg Allé for at få plads til stationsboksen. De måtte omlægge en meget stor kloakledning, og dette medførte, at også andre ledninger var nødt til at blive flyttet. Han erindrer ikke, at man har dimensioneret en del af kloakledningen mindre end den oprindelige for at få plads til at lægge den mellem nogle træer. Han er bekendt med, at træerne på Frederiksberg Allé betragtes som "hellige køer". Det er Frederiksberg Forsyning selv, der har stået for omlægningen. En del af en lokalvej på Frederiksberg Allé blev inddraget for at skabe plads til forpladsen.

Ved Aksel Møllers Have var det kun en vandledning, der blev direkte berørt af metroens placering, ligesom en mindre afløbsledning blev berørt og skulle omlægges. En afløbsledning lå meget tæt på stationsboksen, og det blev drøftet, om den skulle lægges om eller blot holdes under skærpet tilsyn. Så vidt han husker, valgte man det sidste. En vejbane ved Aksel Møllers Have blev snævret ind i forbindelse med anlæggets indretning.

Procedure

Ledningsejerne har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 8. marts 2016, hvori er anført blandt andet:

"Ledningsejernes overordnede anbringende er, at betalingspørgsmålet skal afgøres i overensstemmelse med ordlyden af cityringlovens § 7, stk. 5.

Landsretten kan lægge til grund, at Metroselskabet er enig i, at ved en anvendelse af bestemmelsens indhold vil der ikke findes omkostninger som følge af anlægget af Metrostationerne Frederiksberg, Frederiksberg Allé og Aksel Møllers Have, der kvalificerer til at blive gjort gældende mod Ledningsejerne. Årsagen er, at ledningsomlægningerne ikke er begrundet i vejformål, jf. cityringloven § 7, stk. 5, nr. 2, og at ledningsomlægningerne i forhold til Metrostation Østerport ikke eller kun i uvæsentlig grad er begrundet i vejformål, jf. cityringloven § 7, stk. 5, nr. 2.

Metroselskabet gør heroverfor overordnet gældende, at formålet med cityringlovens § 7, stk. 5, var at skabe samme retsstilling, som gælder efter vejlovens til enhver tid gældende gæsteprincip. Metroselskabet gør derved gældende, at betalingspørgsmålet skal afgøres i overensstemmelse med principperne i Højesterets – i forhold til cityringloven senere – dom vedrørende Flintholm Station, U2007.3009H, der introducerede et betalingsfordelingskoncept, der er kaldt princippet om "sammensatte anlægsprojekter".

Det overordnede og principielle spørgsmål er således, om cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal anvendes i overensstemmelse med bestemmelsens tilsigtede indhold og ordlyd.

...

4. Anbringender

4.1 Vedrørende cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2 som vedtaget og gældende

4.1.1 Metroselskabets anbringender

Som Ledningsejerne forstår det, så gør Metroselskabet gældende, at der ikke fra lovgivers side var tilsigtet nogen forskel i de to regelsæt (cityringloven og vejloven) for så vidt angår gæsteprincipets anvendelse på ledninger i vejarealer.

I forlængelse heraf gør Metroselskabet gældende, at der heller ikke med cityringloven var tilsigtet en de facto "*fastfrysning*" af forståelsen af gæsteprincipet svarende til kendt retspraksis på tidspunktet for lovens vedtagelse, således at gæsteprincipet i henhold til cityringloven skulle forblive upåvirket af en udvikling i retspraksis for så vidt angår vejlovens gæsteprincip.

Metroselskabet mener, at formålet med bestemmelsen i cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, var at give anlægsmyndigheden hjemmel til at kræve ledningsomlægninger betalt af Ledningsejerne i et omfang svarende til, hvad der uden cityringloven ville følge af vejlovens gæsteprincip.

4.1.2 Ledningsejernes bemærkninger

Ledningsejerne gør overordnet gældende, at det er grundlæggende uantageligt, at der forberedes og vedtages love med en præcis tilrettelæggelse af ret og pligt, som herefter ikke kan tages for pålydende efter sit umiddelbart forståelige indhold, men vil skulle anvendes i forhold til en eller anden "*facitliste*" af fx administrativ praksis.

Det er grundlæggende ligeledes uantageligt, at en sådan retstilstand – eller mere nøjagtigt mangel på retstilstand – skulle være resultatet af en hensigt hos Folketinget og de myndigheder, der har medvirket til lovens udformning og forberedelse.

Metroselskabet bærer den fulde bevisbyrde for, at disse grundlæggende antagelser, der hviler på konstitutionel praksis og indlysende krav om retssikkerhed, ikke kan lægges til grund i sammenhæng med cityringloven. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

Lovens bemærkninger, der gentager lovens ordlyd med en henvisning til, at der herved sigtes til den retsstilling, der i almindelighed gælder på ulovbestemt grundlag som gæsteprincipet, kan ikke udgøre et sådant bevis eller bare sandsynliggørelse.

Ikke alene er bemærkningen ikke sammenfaldende med det synspunkt, som Metroselskabet gør gældende, herunder er det ikke nærmere angivet, hvad der forstås ved det ulovbestemte gæsteprincip, men det er en yderligere konstitutionel kendsgerning, at bemærkninger til en lov ubetinget og i intet tilfælde kan opfattes eller udlægges, endsige påberåbes som lovbestemmelser eller regulering med status som lovgivning.

Mens dette gælder helt generelt, bestrides det, at der i noget omfang eksisterer omstændigheder, der kan begrunde, at Metroselskabet har haft eller kan have fået en anden opfattelse af sit hjemmelsgrundlag og sin økonomiske position i forhold til ledningsejere. Metroselskabet har forsømt at fremlægge dokumentation for, at selskabet har modtaget nogen information eller instruks i denne retning på et relevant tidspunkt. Denne sag repræsenterer derfor alene en bygherre, der opportunistisk forsøger at optimere sin økonomiske situation på bekostning af de interesser, som byggeriet forulemper.

Ledningsejerne gør gældende, at det ikke følger klart af lovbemærkningerne, at bestemmelsen skal (kunne) få et helt andet indhold end det, der følger af dens ordlyd, eller at en kodificering af gældende ret i 2007 med det formål at undgå tvister tilsiger, at Ledningsejerne skal betale for ledningsomlægningerne på baggrund af senere retspraksis.

Det bestrides, at de generelt formulerede lovbemærkninger kan udlægges således, at Ledningsejerne skal betale for de konkrete omlægninger af ledninger, da andre lovforarbejder gør det muligt præcist at fastlægge bestemmelsens formål med et modsat indhold, jf. nedenfor.

Det fremgår af de øvrige forarbejder [Transport- og Energiministeriets høringsnotat af 20. februar 2007], at der skal etableres en anden ordening end den gældende, idet ledningsejere skal kunne pålægges at betale for merudgifter til en billigere løsning ved ledningsomlægningen. Det følger endvidere, at der med en lovregulering af betalingsspørgsmålet kommer til at ske en fravigelse af almindelig praksis vedrørende gæsteprincippet.

Det fremgår endvidere af svaret til Dansk Ledningsejerforum ..., at ministeren på dette sene tidspunkt i lovgivningsprocessen bekræftede som et bilag fremlagt i Folketingets Trafikudvalg, at det kun (ved vejarealer) er i de situationer, hvor indgrebet i et vejareal i ikke uvæsentligt omfang tjener vejformål, at ledningsejerne skal betale for flytningerne.

Det følger heraf, at der ikke med kodificeringen tilsigtes en realitetsændring i forhold til, hvad der gjaldt på daværende tidspunkt, idet formålet med en kodificering var at undgå fordyrende og forsinkende retssager.

Endvidere følger det, at ministeren ønskede at stille ledningsejerne dårligere end gældende ret for så vidt angår omkostninger afholdt af hensyn til at finde en for ledningsejerne billigere løsning.

Lovforslaget skulle således dels generelt sikre en kodificering af dagældende ret for at undgå retlige tvister, dels i forhold til ét konkret spørgsmål sikre en vis forringelse af ledningsejernes forhold i forhold til gældende ret.

Bestemmelsen er vedtaget uden ændringer af betydning for dette spørgsmål, og uden at Folketinget har taget afstand fra disse forarbejder, hvorfor disse fortolkningsbidrag kan bruges til en nærmere fastlæggelse af bestemmelsens rækkevidde.

Det er således ikke, hvis lovbemærkningerne skal lægges til grund for så vidt angår fordyrelser – og dette synspunkt har været hævdet af Metroselskabet i denne sag i bl.a. ledningsprotokolaftalerne – muligt at forstå § 7, stk. 5, som en "blanco-henvisning" til gældende ret, som den måtte være på et givent tidspunkt, da transport- og energiministeren har ønsket en fravigelse af gældende ret ud fra rimelighedsbetragtninger.

Det er således heller ikke i ministerens svar antydning af, at ministeren ønsker sig en generel og flydende henvisning til gæsteprincippets indhold, som det måtte være fastlagt i retspraksis på et givent tidspunkt, men derimod at § 7, stk. 5, substantielt og endeligt fastlægger de momenter, der skal lægges til grund for omkostningsfordelingen for at undgå retlig usikkerhed.

Ud over at en henvisning til rets- og administrativ praksis på et givent tidspunkt ikke ville have givet den af ministeren over for Folketinget lovede klarhed, ville det også rent lovteknisk have været meget uhensigtsmæssigt at kodificere gældende retspraksis ved at beskrive det i bestemmelsen, hvis hensigten var, at senere ændringer i praksis skulle afgøre betalingsspørgsmål.

Det har således været tilsigtet med bestemmelsen, at der generelt set skete en kodificering af den på daværende tidspunkt gældende retsstilling med henblik på at undgå fordyrende retssager, dvs. at det blev klart, i hvilke tilfælde undtagelsesbestemmelsen fandt anvendelse med den følge, at ledningsejeren skulle betale.

Hvis transportministeren havde ønsket et andet udfald, havde det i lyset af disse klare tilkendegivelser i forarbejderne været nødvendigt at forelægge dette for Folketinget.

Endelig må det i 2013 fremsatte og vedtagne forslag til en betalingsbestemmelse vedrørende Nordhavns-afgreningen af Cityringen forstås således, at den hidtil gældende bestemmelse i § 7, stk. 5, ikke sikrer, at gæsteprincippet fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis. Lovbemærkningerne til § 5 g støtter derfor Ledningsejernes anbringende om, at § 7, stk. 5, er en fastfrysning af den i forarbejderne til § 7, stk. 5, beskrevne retsstilling, jf. ovenfor.

Det bemærkes i forhold til vægten af disse efterarbejder, at det er almindeligt anerkendt, at efterarbejder som retskilde kan have betydning for fortolkningen af lovregler. Dette må antages så meget desto mere at være tilfældet i denne sag, hvor Transportministeriet var ganske aktivt i beskrivelsen af retsstillingen i

medfør af den foreslåede § 7, stk. 5, i forbindelse med besvarelse af spørgsmål i Trafikudvalget.

Et tilsvarende resultat ville også kunne nås ved anvendelse af almindelige lovfortolkningsprincipper vedrørende hjemmelskrav.

Det følger af bestemmelsens ordlyd, at der ikke kan pålægges Ledningsejerne en betalingspligt.

Hvis det, som hævdet af Metroselskabet, skulle følge af bestemmelsens forarbejder, at Ledningsejerne i strid med ordlyden er betalingspligtige, måtte der stilles et strengt hjemmelskrav herfor.

Der kan herved bl.a. henvises til U1971.456 H (landsrettens begrundelse, som Højesteret fuldt ud tilsluttede sig), U1989.688 H, U1991.674 H (kommenteret af Poul Sørensen i U1992B.34) og U2011.2218 H ("*Disse forarbejder er imidlertid uforenelige med den klare ordlyd af den vedtagne bestemmelse i lovens ..., og kan efter Højesterets opfattelse ikke begrunde en fravigelse af lovbestemmelsen.*")

I betragtning af, at ordlyden af § 7, stk. 5, nr. 2, fører til et klart resultat, at henvisningen i lovbemærkningerne ikke klart peger på inddragelse af senere praksis, og at en sådan forståelse af forarbejderne ikke stemmer overens med andre dele af forarbejderne, er et sådant skærpet hjemmelskrav utvivlsomt ikke opfyldt.

Et sådant skærpet hjemmelskrav må endvidere følge af, at en forståelse af bestemmelsen, som fører til en flydende henvisning til gæsteprincippets indhold, som det måtte være fastlagt i retspraksis på et givent tidspunkt, i denne sag ville føre til, at udgifter for 87.195.906 kr. plus en mindre ukendt udgift vedrørende tilbageførsel af midlertidigt omlagte ledninger i forbindelse med færdiggørelse af stationsforpladser på metrostationerne Frederiksberg og Frederiksberg Allé ... blev flyttet over på Ledningsejerne og dermed forbrugerne, uden at der fra Folketingets side har været taget stilling hertil.

Taksationskommissionen anfører i forhold til spørgsmålet om lovfortolkning [Taksationskommissionens kendelse af 7. maj 2007, side 13], at det har været hensigten med § 7, stk. 5, at præcisere, at det almindelige gæsteprincip, som fremgår af vejlovens § 106, stk. 1, skal være gældende for omlægninger af ledninger i vejarealer ved anvendelse af cityringloven, og at der ved en sådan henvisning til almindelige retsprincipper (gæsteprincippet) er en klar formodning for, at henvisningen omfatter det til enhver tid værende indhold af retsprincippet.

Ledningsejerne gør imidlertid gældende, at høringsnotatet til lovforslaget og svaret på spørgsmål 6 ... viser, at Folketinget ikke blev bedt om at vedtage en flydende udgave af gæsteprincippet, som svarer til det til enhver tid gældende indhold, men derimod en lovbestemmelse, som med sikkerhed på en række punkter afveg fra dagældende praksis, og i øvrigt således, at der skete en kodificering af en praksis, som på daværende tidspunkt var ny og omtvistet.

Dette ønske havde til formål netop at undgå de usikkerhedsmomenter og rets-sager, som et flydende princip havde vist sig i praksis at afstedkomme.

Formålet var således entydigt at fastlægge en rimelig fordeling af udgifter og at undgå opslidende retlige tvister. Allerede derfor skal Cityringlovens § 7, stk. 5, håndhæves efter sin ordlyd og det bestrides, at denne lovbestemmelse er upræcis eller bred eller på anden måde så indholdsløs, at den kan rumme den fuldstændige omkalfatring af gæsteprincippet, som Flintholm-dommen og begrebets "*sammensatte anlægsprojekter*" gav anledning til.

Forarbejderne har således ikke generelt henvist til vejlovens eller det almindelige gæsteprincip, men snarere gæsteprincippet med en bestemt forståelse, der – oven i købet med visse modifikationer i først og fremmest anlægsmyndighedens favør – svarede til dagældende praksis, som ikke kunne fantasere sig til, hvor gunstig Flintholm-afgørelsen kunne falde ud.

Det giver derfor ikke mening ud fra forarbejderne og almindelige fortolknings-principper at hævde, at et flydende gæsteprincip har en "klar formodning for sig".

4.2 *Flintholm-dommen om sammensatte anlægsprojekter*

4.2.1 Metroselskabets anbringender:

Metroselskabet gør gældende, at den retstilstand, der er udtrykt i Højesterets præmisser i Flintholm Stationsdommen, ikke er uforenelig med ordlyden af § 7, stk. 5, nr. 2 i Cityringloven, da begrebet ledningsomlægninger i vejarealer "*der ikke i uvæsentlig grad er begrundet i vejformål*", er så bredt og ikke nærmere afgrænset, at det ikke afskærer en fortolkning i overensstemmelse med højesteretsdommen om Flintholm Station.

I forlængelse heraf gør Metroselskabet gældende, at der er tale om et sammensat anlægsprojekt, når blot projektet indebærer arbejder på både vej og bane, uanset arbejdernes karakter og uanset forholdet mellem vej- og banearbejde

Subsidiært gør Metroselskabet gældende, at såfremt der må anses at gælde et væsentlighedskriterium, sådan at de pågældende vejarbejder skal have et ikke uvæsentligt omfang, førend der er tale om et sammensat anlægsprojekt, så er dette væsentlighedskriterium opfyldt ved alle fire lokaliteter.

Endeligt gør Metroselskabet mere subsidiært gældende, at væsentlighedskriteriet under alle omstændigheder er opfyldt for de nævnte lokaliteter i den mere subsidiære påstand 2.

4.2.2 Ledningsejernes bemærkninger:

I den subsidiære situation, hvor begrebet "*sammensat anlægsprojekt*" principielt kan gøres gældende som en mekanisme i fordelingsnøglen for omkostninger til ledningsomlægninger, bærer Metroselskabet den fulde bevisbyrde for ikke bare, hvad begrebet overhovedet består af, forudsætter og indebærer i andre faktiske scenarier end Flintholm Station, men også hvorledes en sådan anvendelighed

konkret og sagligt kan eksekveres på alle eller nogle af de stationer, som denne sag handler om. Metroselskabet har ikke løftet denne bevisbyrde.

I forhold til en forståelse af § 7, stk. 5, i strid med bestemmelsens ordlyd, som gør det muligt at forstå bestemmelsen i overensstemmelse med den til enhver tid gældende forståelse af det generelle gæsteprincip, herunder Flintholmdommen, er det Ledningsejernes opfattelse, at omlægningen af Ledningsejernes ledninger alene er nødvendiggjort af etableringen af "*stationsboksen*" på de enkelte stationer og ikke arbejderne i vejarealet. Det følger eksplicit af [ledningsprotokolaftalen for Frederiksberg Station].

I overenskomsten vedrørende Flintholm Station var der detaljeret fastlagt en række arbejder på vejarealet af et sådant omfang, at det må antages i sig selv at varetage et vejformål. Det må endvidere lægges til grund, at arbejderne i vejarealet nødvendiggjorde ledningsomlægninger, og Højesterets dom kan derfor ikke efter sit indhold tages til indtægt for, at et hvilket som helst anlægsarbejde i vejareal i tilknytning til anlægsarbejder til varetagelse af baneformål berettiger til at anse ledningsomlægninger i vejareal som omfattet af princippet om sammensatte anlægsprojekter.

Tværtimod må det være naturligt at forstå dommen således, at der gælder en bagatelgrænse, så arbejder i vejareal som enten er ubetydelige og/eller aldrig i sig selv vil kunne nødvendiggøre ledningsomlægninger, næppe kan gøre et projekt, der grundlæggende varetager baneformål, som f.eks. Cityringen, til et sammensat anlægsprojekt.

Dette indebærer efter Ledningsejernes opfattelse, at Metroselskabet konkret skal påvise, at der er tale om et ikke ubetydeligt vejprojekt, der udføres i sammenhæng med etableringen af en metrostation. Det indebærer endvidere, at de konstruktive ændringer, der så udføres på den konkrete lokalitets vejareal, skal have en organisk sammenhæng med eller være en følge af eller forudsætning for etableringen af Cityringen for at kunne være relevant som ingrediens i et sammensat anlægsprojekt.

Det er således Ledningsejernes opfattelse, at en mere præcis fastlæggelse af, om der er tale om ikke ubetydelige vejprojekter, forudsætter en fastlæggelse af, hvilke anlægsarbejder der er relevante. Det indebærer bl.a., at vejarbejder m.v., der varetager andre hensyn end etableringen af metrostationer, skal udskilles fra de relevante arbejder, ligesom der som anført i særlig grad skal lægges vægt på vejarbejder, som var en del af projektet på tidspunktet for udførelsen af ledningsomlægningerne.

Der må derfor lægges til grund, at det for alle de stationer og anlægsarbejder, som denne sag omfatter, ikke forelå – og ikke er dokumenteret at have foreligget – en med Flintholm Station relevant sammenlignelig situation.

At Metroselskabets tekniske og juridiske "*arbejdsgruppe*", bestående af betalte rådgivere, på mirakuløs vis er nået frem til et andet resultat, rummer absolut ingen bevisværdi og er i sagen intet andet end et partsindlæg.

...

På baggrund af de i konkrete arbejder på de fire lokaliteter, som de er beskrevet i lov, bekendtgørelse og lokalplaner, er det Ledningsejernes opfattelse, at forudsætningerne for de fire metrostationer afgørende adskiller sig fra Flintholm Station, da der dels er tale om beskrivelser af de overordnede rammer og alene meget beskedne arbejder på vejarealet, dels er tale om vejarbejder, som ikke i sig selv udløser et behov for ledningsomlægninger.

Ledningsejerne finder på den baggrund, at anlægsprojektet til forskel fra Flintholm Station ikke omfatter "*både vej og bane*".

At der ikke på et tidligt tidspunkt i processen har været tale om omlægninger til brug for vejformål understreges som anført af, at Frederiksberg Kommune den 8. november 2011 udtalte, at kommunen ikke har, eller har haft, vejprojekter ved de tre stationer relateret til anlægget af Cityringen, der kræver ledningsomlægninger.

...

Ekspropriationskommissionen fandt i overensstemmelse med det anførte, at Flintholmdommen ikke indebærer, at et hvilket som helst vejforhold medfører, at der er tale om et sammensat anlægsprojekt.

Taksationskommissionen fandt i modsætning til Ekspropriationskommissionen ikke, at der i Flintholmdommen kan indfortolkes et væsentlighedskriterium vedrørende vejdelens substans og tyngde i forhold til det samlede projekt, og Taksationskommissionen fandt derfor også, at der kan ses bort fra det væsentlighedskriterium, der følger af ordlyden og forarbejderne til § 7, stk. 5.

Denne retsopfattelse betyder, at alle projekter, som omfatter arbejder vedrørende vej og bane (uanset absolut eller relativ værdi), kan betragtes som sammensatte anlægsprojekter. Taksationskommissionen henviser i den forbindelse også til, at en anden regel ville indeholde et betydeligt skønselement og være vanskelig at administrere.

Det er imidlertid Ledningsejernes opfattelse, at når Højesteret i Flintholmdommen udtrykkeligt henviser til lov og overenskomst som grundlag for anlægget af Flintholm Station og dermed begrundelsen for at et princip om sammensatte anlægsprojekter, så indebærer det et grundlæggende væsentlighedskriterium vedrørende vejdelens substans og tyngde i forhold til det samlede projekt.

Denne fortolkning støttes af, at der gælder et helt overordnet princip om saglighed og proportionalitet, der inden for rammerne af omkostningsfordeling i sammenhæng med byggeprojekter indebærer, at flytningen af en kantsten i et omfattende anlægsprojekt ikke kan allokere meget betydelige omkostninger til ledningsejere – og de forbrugere, der ultimativt kommer til at betale.

Ledningsejerne finder på den baggrund, at Cityringprojektet til forskel fra Flintholm Station ikke omfatter "*både vej og bane*", og at heller ikke en for-

tolkning af § 7, stk. 5, i strid med dens ordlyd og forarbejder gør det muligt at pålægge Ledningsejerne at betale for ledningsomlægningerne.”

Metroselskabet har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 8. marts 2016, hvori er anført blandt andet:

”2. Anbringender

2.1 Overordnede anbringender

Metroselskabet gør overordnet gældende

at spørgsmålet om, hvem der skal betale for ledningsarbejder i vejarealer i forbindelse med anlægget af cityringen i København og på Frederiksberg, skal afgøres på grundlag af cityringlovens § 7, stk. 5 og en fortolkning af denne bestemmelse, der er konform med retsudviklingen vedrørende det såkaldte gæsteprincip i lov om offentlige veje, herunder Højesterets dom i sagen om Flintholm Station (U2007.3009H), jf. nærmere nedenfor punkt 2.3,

at de fire lokale anlægsprojekter, der er omfattet af sagen – de kommende metrostationer Østerport, Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé og Axel møllers Have – alle har karakter af ”sammensatte anlægsprojekter”, hvilket i overensstemmelse med Højesterets dom i sagen om Flintholm Station betyder, at Ledningsejerne skal betale for de ledningsarbejder i vejarealer, som skyldes anlægsprojektet, jf. nærmere nedenfor punkt 2.4,

at de omkostninger, som på gældende Ledningsejer (Frederiksberg Kloak A/S) skal betale for, inkluderer omkostninger til skærpet tilsyn med ledninger ved Axel Møllers Have, hvor skærpet tilsyn med en ledning, som alternativ til omlægning, var nødvendiggjort af anlægsarbejdet, jf. de specielle bemærkninger i lovforslaget til cityringlovens § 7, stk. 5 og Højesterets dom i U.2015.2854H,

... og

at omkostninger forbundet med midlertidig omlægning af en forsyningsledning og efterfølgende endelig placering af forsyningsledningen skal afholdes efter samme principper som øvrige omlægninger, det vil sige betales af den part, der skal betale for hovedomlægningen.

2.2 Prøvelse af Taksationskommissionens kendelse

Sagen, som den er forelagt for Landsretten, er i henseende til både faktuelle oplysninger og anbringender fuldstændig svarende til det, som Taksationskommissionen har taget stilling til.

Landsretten har, som påpeget af ledningsejerne, kompetence til at foretage en fuldstændig prøvelse af Taksationskommissionens kendelse. Det gøres i den

forbindelse gældende, at det grundlag, som kendelsen er vurderet på ligesom kendelsens resultat skal indgå som en ligeværdig del af det faktum og de betragtninger, som Landsretten bygger sin vurdering på, jf. herom blandt andet Bent Christensen, Forvaltningsret, Prøvelse.

Det gøres endvidere gældende, at Taksationskommissionen og den daværende formand, professor, dr. Jur. Peter Mortensen, har en særlig sagkundskab og erfaring med behandling af sager om erstatning i forbindelse med offentlige anlægsprojekter, herunder vedrørende ledningsomlægninger.

For så vidt angår de fysiske faktiske omstændigheder, var Taksationskommissionen bistået af ledende landinspektør Søren Kjerside Hansen, der har særligt kendskab til det konkrete anlægsprojekt og herunder de fire lokaliteter, som sagen omhandler.

Disse forhold ændrer ikke ved, at Landsretten afgør, hvilken vægt kendelsen skal tillægges. Men Metroselskabet fastholder, at det påhviler Ledningsejerne at påvise det fornødne sikre grundlag for at tilsidesætte kendelsen.

2.3 Gæsteprincippet i cityringloven – vejarealer

2.3.1 Baggrunden for Cityringlovens § 7, stk. 5, 2. punktum

Den generelle lovregulering af betalingssspørgsmål vedrørende omlægning af ledninger i vejarealer findes i vejlovens § 77, stk. 1 og 2 (tidligere § 106, stk. 1). Det er disse regler, der har reguleret betalingssspørgsmålet vedrørende ledningsomlægninger på Metroens tidligere etaper (og også omlægningen af den ledning ved Flintholm Station, der gav anledning til højesteretsdommen i U2007.3009H).

For Cityringen er der imidlertid vedtaget en særlig lovhjemmel, jf. cityringlovens § 7, stk. 5, 2. punktum, hvorefter Ledningsejerne betaler for

”omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål”.

Metroselskabet gør gældende, at det ikke var hensigten med ovenstående formulering af betalingsreglen for ledningsomlægninger at udtrykke en regel, der skulle fravige fra det almindelige gæsteprincip i daværende vejlovs § 106, stk. 1, tværtimod.

Af de specielle bemærkninger til § 7, stk. 5 i lovforslaget om cityringloven fremgår således bl.a., at udgifterne til ledningsomlægninger skal betales af Ledningsejerne i

”de tilfælde, hvor udgiften i overensstemmelse med det, der i almindelighed antages at gælde uden direkte lovregulering heraf, betales af Ledningsejerne, dvs. omlægning af ledninger på de overtagne jernbanearealer (det såkaldte gæsteprincip) og omlægning af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i ændring af vejformål (vejlovens gæsteprincip).”

Når Cityringlovens betalingsregel alligevel er formuleret anderledes end reglen i vejloven, skyldes det efter Metroselskabets opfattelse navnlig et ønske hos lovgiver om at tydeliggøre, dels at gæsteprincippet gjaldt på vejarealer ved anvendelse af cityringloven, dels at gæsteprincippet også gjaldt på jernbanearealer. Lovtiltaget skal også forstås på baggrund af, at der dengang blandt nogle ledningsejere var en opfattelse om, at vejlovens gæsteprincip kun fandt anvendelse, hvis det var et "rent vejformål", der nødvendiggjorde ledningsarbejdet. Disse spørgsmål havde været genstand for omfattende tvister vedrørende betaling for ledningsomlægninger på Metroens tredje etape (ud mod lufthavnen), som forud for fremsættelse af lovforslaget til cityringloven var blevet afgjort ved Taksationskommissionens kendelser af 19. januar 2005 (og efterfølgende i det væsentlige blev stadfæstet af Østre Landsret ved dom af 29. juni 2007).

Ordlyden i cityringlovens § 7, stk. 5 svarer næsten ordret til den beskrivelse af gæsteprincippet på henholdsvis jernbanearealer og vejarealer, der følger af de nævnte taksationskendelser, som altså på det tidspunkt var udtryk for seneste kendte retspraksis.

På ét væsentligt punkt afviger § 7, stk. 5 i cityringloven vedrørende betaling for ledningsomlægninger imidlertid udtrykkeligt fra gældende ret om gæsteprincippet, idet bestemmelsen fastslår, at gæsteprincippet er fraveget (Udgifter til ledningsomlægninger afholdes over anlægsbudgettet for Cityringen) for alle andre arealer end jernbaner og veje. Dette afvigende udgangspunkt er formentlig også årsagen til, at bestemmelsen er bygget op på en anden måde end fx daværende vejlovs § 106, stk. 1.

2.3.2 Fortolkning af Cityringlovens § 7, stk. 5 – principper for lovfortolkningen

Spørgsmålet er overordnet, om cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2 skal forstås snævert i overensstemmelse med sin ordlyd, sådan som Ledningsejerne gør gældende - dvs. at ledningsejerne kun kan blive pålagt at betale for ledningsarbejder, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål - eller om bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det almindelige gæsteprincip i vejloven, og sådan som vejlovens gæsteprincip til enhver tid udlægges i gældende retspraksis, hvilket Metroselskabet gør gældende.

Parterne er enige om, at dette lovfortolkningsspørgsmål har afgørende betydning for, om Højesterets dom i sagen U 2007.3009H om Flintholm Station, der blev afsagt den 4. september 2007 og således efter Folketingets vedtagelse af cityringloven den 6. juni 2007, skal tillægges betydning for betalingsspørgsmålet for ledningsomlægninger efter cityringloven. Med Flintholm Stationsdommen har Højesteret fastslået en fortolkning af vejlovens gæsteprincip, der udvider kredsen af tilfælde, hvor det er ledningsejeren, der skal betale for omlægningen, i forhold til, hvad der forud for dommen antoges at være gældende. Højesterets præmisser og betydningen heraf omtales nærmere nedenfor i afsnit 2.4.

Metroselskabet gør gældende, at forståelsen af cityringlovens § 7, stk. 5, 2. punktum skal baseres på almindelige lovfortolkningsprincipper, og at Landsretten følgelig ikke er begrænset med hensyn til, hvilke faktorer, der inddrages i

fortolkningen, eller hvordan disse skal vægtes, herunder, men ikke begrænset til, reglens ordlyd, dens motiver, reglens formodede formål, retspraksis og konsekvenserne af et bestemt fortolkningsresultat, herunder i et bredere samfundsperspektiv.

Det er Metroselskabets opfattelse, at en ren ordlydsfortolkning ikke er mulig, idet reglen i § 7, stk. 5, 2. punktum ikke har et klart og éntydigt indhold, og idet andre faktorer klart taler imod en ren ordlydsfortolkning. Der henvises blandt andet til Gammeltoft Hansen m.fl., "Forvaltningsret", s. 315 ff.

Derfor er Metroselskabet heller ikke enig med Ledningsejerne i, at den udlægning af reglen, som Metroselskabet finder rigtig, skulle fordre et særligt strengt hjemmelskrav.

Det gøres gældende, at den retstilstand, der er udtrykt i Højesterets præmisser i Flintholm Stationsdommen, ikke er uforenelig med ordlyden af § 7, stk. 5, 2. punktum i cityringloven. Begrebet ledningsomlægninger i vejarealer, "der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål", er så bredt og ikke nærmere afgrænset, at det ikke afskærer en fortolkning i overensstemmelse med højesteretsdommen om Flintholm Station.

Dette kan også udtrykkes på den måde, at det er et "vejformål" i bred forstand, når der i, under eller i tilknytning til vejarealet etableres et stationsanlæg med deraf følgende tilpasning af vejarealet med henblik på en sammenhængende infrastrukturel løsning mellem vej og metro.

Metroselskabet mener – ligesom Taksationskommissionen – at det af de specielle bemærkninger til cityringlovens § 7, stk. 5, af ministeriets høringsnotat af 20. februar 2007 og af ministerens svar på spørgsmål 6 fra Trafikudvalget fremgår, at det blandt andet har været hensigten med bestemmelsen at præcisere, at det almindelige gæsteprincip, som fremgår af (daværende) vejlovens § 106, stk. 1, skal være gældende for omlægninger af ledninger i vejarealer ved anvendelsen af cityringloven.

Det gøres endvidere gældende, som ligeledes lagt til grund af Taksationskommissionen, at når en lovbestemmelse henviser til et almindeligt retsprincip – her gæsteprincipet – gælder der en klar formodning for, at henvisningen omfatter det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og eventuelt i senere lovgivning.

Der måtte kræves særlige holdepunkter i lovens ordlyd eller forarbejder, hvis henvisningen til gæsteprincipet i henhold til cityringloven skulle fastfrysnes til det indhold, som princippet havde på tidspunktet for lovens vedtagelse. Der er ikke, hverken i cityringlovens ordlyd eller dens forarbejder, nogen sådanne særlige holdepunkter.

På det grundlag gør Metroselskabet gældende, at retspraksis om gæsteprincipet og ledningsomlægninger, der er afgjort efter vedtagelsen af cityringloven, er relevant for ledningsomlægninger i henhold til cityringloven. Metroselskabet har med andre ord hjemmel til at kræve ledningsomlægninger betalt af Led-

ningsejerne i et omfang svarende til, hvad der uden cityringloven ville følge af vejlovens gæsteprincip. Hverken mere eller mindre.

Det bestrides, at lovbemærkningerne til cityringlovens § 5g, som er kommet til i det senere lovtillæg om Nordhavnsafgreningen af Cityringen, kan tillægges den betydning, der hævdes af Ledningsejerne. Metroselskabet kan om dette spørgsmål i det hele tilslutte sig præmisserne i Taksationskommissionens kendelse.

Sammenfattende gøres det derfor gældende, at retspraksis vedrørende Flintholm Stationsdommen også er relevant for ledningsomlægninger i forbindelse med Cityringen.

2.4 Sammensatte anlægsprojekter

2.4.1 Flintholm Stationsdommen vedrørende ”sammensat anlægsprojekt”

I dommen U 2007.3009H vedrørende omlægning (forstærkning) af en ledning ved Flintholm Station, fastslog Højesteret, at vejlovens gæsteprincip, dvs. vejlovens § 106, stk. 1, *”finder anvendelse på ledningsarbejder i veje udført i forbindelse med et sådant sammensat anlægsprojekt, selvom projektet ikke er begrundet i vejformål, og uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejderne.”*

Det afgørende for Højesterets resultat i Flintholm Stationsdommen er, at der er tale om et ”sammensat anlægsprojekt”. Højesteret fremhæver i den forbindelse følgende om anlægsarbejdet:

”Det fremgår af 1) loven om anlæg af Ringbanen, af 2) overenskomsten af 5. februar 2002 om etablering af Flintholm Station og af 3) Christian Fürstnows forklaring for landsretten, at etableringen af den nye station ved Flintholm indgik i et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både vej og bane.” (Min nummerering).

Ad 1)

Af anlægsloven (lov nr. 476 af 31. maj 2000) fremgår en bemyndigelse for Trafikministeren til at etablere Ringbanen, herunder ved anlæg af bl.a. ny station ved Flintholm.

Ad 2)

Overenskomsten (af 5. februar 2002 mellem Københavns og Frederiksberg kommuner, Frederiksbergbaneselskabet I/S, DSB S-tog A/S og Banestyrelsen) om etablering af en ny station ved Flintholm med tilhørende adgangsarealer m.m. er udtrykkeligt citeret i den supplerende sagsfremstilling i Højesterets dom. Af overenskomsten fremgår bl.a., at der skal etableres en stationsforplads m.m., at Grøndals Parkvej skal være hovedadgangsvej for tilbringertrafik, samt at der skal ske en række nærmere bestemte vejreguleringer (herunder etablering af signalreguleret kryds, midtliggende helleanlæg og en højresvingsbane for busser).

Ad 3)

Vidnet Christian Fürstnow forklarede i landsretten bl.a., at arbejdet med etablering af stationen bestod af broarbejde, idet der skulle etableres to nye broer i stedet for tre gamle broer over Grøndals Parkvej, to forpladsarealer, et ringbanetracé samt omprofilering af Grøndals Parkvej. Vejen skulle sænkes en halv meter på grund af frihøjden, og der skulle etableres et ekstra kørespor i hver retning.

Det kan på grundlag af ovenstående konstateres, at det anlægsprojekt vedrørende Flintholm Station, som Banestyrelsen forestod som anlægsmyndighed, for Højesteret forelå beskrevet som omfattende både banearbejder og vejarbejder (navnlig stationsforpladsen og ændringer af Grøndals Parkvej). De pågældende vejarbejder forelå især relativt detaljeret beskrevet i overenskomsten.

Det må lægges til grund, at det er ovennævnte beskrivelser af projektet, der i Højesterets bedømmelse har kvalificeret anlægsprojektet som et ”sammensat anlægsprojekt”.

4.3.2 Anlægsarbejderne på metrostationerne Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg og Frederiksberg Allé er sammensatte anlægsprojekter

Af anlægsloven vedrørende Cityringen (lov nr. 552 af 6. juni 2007) fremgår en bemyndigelse for Trafikministeren til at træffe dispositioner vedrørende etableringen af en cityring og til at fastsætte regler vedrørende placering og udformning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt skakte mv.

Bemyndigelsen er bl.a. udnyttet ved bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer m.m. Bekendtgørelsen omfatter udformningen at stationsforpladser med dertil knyttede vejanlæg mv. Det er derudover forudsat, at der indgås aftaler mellem Metroselskabet og de respektive kommuner om anlægsarbejder i forbindelse med stationsforpladserne.

For en meningsfuld anvendelse af begrebet ”sammensat anlægsprojekt” er det efter Metroselskabets opfattelse nødvendigt at anskue Cityringen som bestående af en række selvstændige anlægsprojekter vedrørende de enkelte stationer, skakte mv. De omhandlede vej- og banearbejder må, vurderes det, skulle ligge indenfor nogenlunde samme geografiske område, før det giver mening at tale om et ”sammensat anlægsprojekt”.

På ovenstående baggrund har Metroselskabet foretaget den vurdering af de enkelte lokaliteter på Cityringen, der er beskrevet i notatet af 14. september 2009 ...

.

For så vidt angår lokaliteterne Østerport, Frederiksberg og Frederiksberg Allé (oprindeligt benævnt ”Platanvej”), har Metroselskabet allerede i notatet af 14. september 2009 vurderet, at anlægsarbejderne på disse lokaliteter havde en sådan sammensætning af vej- og baneanlæg af et ikke ubetydeligt omfang, at der er tale om sammensatte anlægsprojekter.

Metroselskabets vurdering heraf støttes af, at følgende ledningsejere: Københavns Energi A/S (samtlige forsyningselskaber under KE), Dong Energy Eldistribution

A/S, Colt Telecom, Global Connect, TDC A/S, YouSee A/S og Telia Danmark alle har accepteret at betale for omlægningen af deres ledninger på de tre lokaliteter.

Der er ikke efterfølgende sket sådanne ændringer i projektet, at der er anledning til at ændre ovenstående vurdering fra 2009.

Metroselskabet lægger ved vurderingen navnlig vægt på følgende elementer i anlægsprojekterne på de fire lokaliteter:

Frederiksberg Allé

De væsentligste ændringer i vejarealernes udformning og indretning på denne lokalitet er:

- 66 meter af lokalvejen langs Frederiksberg Allé nedlægges og omdannes til forpladsareal
- Fortovet langs stationen på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé omprofileres af hensyn til terrænforskel til stationen (der anlægges trin)
- En stor del af arealet under lindetræerne på Frederiksberg Allé inddrages ...
- Yderligere arealer inddrages til cykelparkering på begge sider af Platanvej
- Kørebanen på Platanvej indsnævres med 1 meter og en del af vejbanen, der har været anvendt til skråparkering, nedlægges af hensyn til anlæg af ventilationsrist og cykelparkering.

Frederiksberg

De væsentligste ændringer i vejarealernes udformning og indretning på denne lokalitet er:

- Hele Holger Tornøes Passage nedlægges som vej og omdannes til station/stationsforplads
- Solbjergvej mellem Frederiksberg Gymnasium og den gamle stationsbygning lukkes for biltrafik, og der etableres cykelparkeringspladser og nedgang til underjordisk cykelparkering
- Rundkørslen på Solbjergvej udvides og forskydes i nordlig retning. Rundkørslen lukkes for til- og frakørsel for alle andre veje end Solbjergvej i østlig retning.
- Et vejareal på Sylowsvej, der anvendes til parkering, inddrages til etablering af cykelparkeringspladser.

Østerport

De væsentligste ændringer i vejarealernes udformning og indretning på denne lokalitet er:

- Der etableres en stor midterø på Oslo Plads i hele karreens længde, hvor der anlægges stationsforplads med elevatorer, trappe, ovenlys mv.
- Vejgeometrien på Oslo Plads forskydes/ændres mod både nord og syd
- Den lokale sidevej ind mod Østre Anlæg nedlægges og der etableres cykelsti

- Vejgeometrien i Østbanegade ændres, der nedlægges parkeringspladser og anlægges dobbeltrettet cykelsti
- Der anlægges en større helle ved fodgængerovergang i Kristianiagade, parkeringspladser nedlægges og der anlægges cykelparkering
- I Stockholmsgade etableres der cykelparkering under træerne

For så vidt angår lokaliteten Aksel Møllers Have, vurderede Metroselskabet oprindeligt, i notatet af 14. september 2009, at anlægsarbejderne hér ikke indbefattede vejarbejder i et tilstrækkeligt omfang til, at der var tale om et sammensat anlægsprojekt. Denne opfattelse har Metroselskabet i forbindelse med den nærmere udformning af forpladsarealet og omkringliggende vejarealer revurderet og finder, at også anlægsarbejdet ved Aksel Møllers Have er et sammensat anlægsprojekt.

Aksel Møllers Have

De væsentligste ændringer i vejarealernes udformning og indretning på denne lokalitet er:

- Vejbanen på sidevejen indsnævres med 2 meter både lige ved stationen og længere sydpå, og det nedlagte vejareal anvendes til henholdsvis forplads og cykelparkering.
- Fortovsarealer på begge sider af parken ændrer indretning og anvendelse til cykelparkering.
- Det offentlige toilet, der tidligere lå på vejarealet ved parkens nordvestlige hjørne, flyttes til pladsens nordøstlige hjørne.

2.4.2 Væsentlighedskriteriet

Det gøres i overensstemmelse med Taksationskommissionens kendelse gældende, at vurderingen af, om anlægsprojektet på de enkelte lokaliteter er et "sammensat anlægsprojekt", ikke afhænger af et væsentlighedskriterie for så vidt angår vejdelen af projektet i forhold til det samlede projekt. Metroselskabet gør i overensstemmelse med kendelsen gældende, at der er tale om et sammensat anlægsprojekt, når blot projektet indebærer arbejder på både vej og bane, uanset arbejdernes karakter og uanset forholdet mellem vej- og banearbejderne.

Det gøres gældende, at ovennævnte kriterier er opfyldt ved samtlige de fire lokaliteter, som sagen omhandler.

Subsidiært gøres det gældende, at såfremt der må anses at gælde et væsentlighedskriterium, sådan at de pågældende vejarbejder skal have et ikke uvæsentligt omfang, førend der er tale om et sammensat anlægsprojekt, så er dette væsentlighedskriterium opfyldt ved alle fire lokaliteter.

Til støtte for den subsidiære påstand 2 gøres det gældende, at væsentlighedskriteriet er opfyldt om ikke for alle så dog for en eller flere af de lokaliteter, der er omfattet af sagen, jf. også Ekspropriationskommissionens kendelse."

Retsgrundlag

I forslag til lov om vejvæsenet fremsat den 10. december 1942 hedder det i § 20 (Rigsdagstidende, 1942-43, Tillæg A, sp. 2799 f.):

”Arbejder paa Ledninger i eller over offentlige Veje og Gader udføres og bekostes af vedkommende Ledningsejer, medmindre der ved Kendelse af en Landvæsenskommission eller særlig Overenskomst mellem Ledningsejeren og den paagældende Kommunalbestyrelse er truffet anden Ordning ...”

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen blandt andet (sp. 2852 f.):

”Man har herved henholdt sig til den i Øjeblikket gældende Retstilstand. I tilfælde af, at Kommunalbestyrelsen maatte ønske en Udvidelse af en Vej eller Gade, paahviler det saaledes, bortset fra særlig Overenskomst, principielt vedkommende Ledningsejer at afholde de med Ledningernes Flytning som følge af Vejudvidelser forbundne Omkostninger ...”

Lovforslaget blev ikke gennemført.

I lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje hedder det tilsvarende i § 57, stk. 1:

”Arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres og bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre der ved kendelse af en landvæsenskommission eller særlig overenskomst mellem ledningsejeren og den pågældende vejbestyrelse er truffet anden ordning ...”

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført, at § 57 er ligelydende med det forslag, der fremgik af betænkning nr. 117/1955 vedrørende forslag til de offentlige vejes bestyrelse m.m., og i betænkningen er side 103 anført, at forslaget til § 57 svarer til § 20 i vejlovsforslaget af 1942.

I folketingsudvalgets betænkning over 1957-lovforslaget, Folketingstidende 1956-57, Tillæg B, sp. 222, anføres om § 57, stk. 1, blandt andet:

”... bestemmelsen er en lovfæstelse af hidtil gældende praksis. Ledningsejeren, der ikke betaler for at have ledninger liggende i vejen, må som modstykke dertil selv betale for flytning af ledningerne, når vejen skal ændres.”

Denne praksis omtales i teorien som ”gæsteprincippet”.

I forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, fremsat den 14. december 1971 (Folketingstidende 1971-72, Tillæg A, sp. 1131) var § 106, stk. 1, fortsat affattet i overensstemmelse med 1957-vejbestyrelseslovens § 57. Det hedder således i lovforslaget:

”Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved ...”

I bemærkningerne til bestemmelsen hedder det blandt andet (sp. 1157):

”Bestemmelsen svarer til vejbestyrelseslovens § 57 ...

Bestemmelsen forudsætter, at arbejdet på ledningen er en nødvendig følge af et vejarbejde, og at der er tale om indgreb i offentligt vejareal.”

Under udvalgsbehandlingen blev der stillet forslag om, at § 106, stk. 1, blev affattet som følger (Folketingstidende 1971-72, Tillæg B, sp. 1787) og som vedtaget ved lov nr. 286 af 7. juni 1972 i den gældende § 106, stk. 1:

”Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved ...”

I udvalgsbetænkningen anføres om forslaget (sp. 1791 f.):

”Efter ønske fra Kommunernes Landsforening foreslås det - i overensstemmelse med den hidtidige forståelse af den tilsvarende bestemmelse i vejbestyrelseslovens § 57 - præciseret, at også nødvendig flytning af ledninger m. v. i forbindelse med en vejomlægning skal bekostes af ledningsejeren.”

I cityringlovens § 7, stk. 5, som affattet ved lov nr. 552 af 6. juni 2007, hedder det:

”§ 7

...

Stk. 5. Udgifter til ledningsomlægninger afholdes over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra følgende tilfælde, hvor udgiften betales af ledningsejerne:

- 1) Omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer.

- 2) Omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål.”

I lovforslagets bemærkninger (L nr. 159 af 21. februar 2007) fremgår om bestemmelsen blandt andet:

”Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

...

Til § 7

...

Udgifter til ledningsomlægninger afholdes efter stk. 5 over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra de tilfælde, hvor udgiften i overensstemmelse med det, der i almindelighed antages at gælde uden direkte lovregulering heraf, betales af ledningsejerne, dvs. omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer (det såkaldte gæsteprincip) og omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentligt grad er begrundet i ændring af vejformål (vejlovens gæsteprincip). I de tilfælde, hvor ledningsejeren skal betale, indebærer betalingsforpligtelsen desuden, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejerne har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til flytning af ledningsejernes ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejernes ledninger ville beløbe sig til.”

Af Transport- og Energiministeriets høringsnotat af 20. februar 2007 fremgår blandt andet:

”Høringsnotat vedr. forslag til Lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring (L 159)

...

Frederiksberg Kommune henviser til bemærkningerne til [§7, stk. 5], hvoraf det fremgår, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejeren har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til flytning af ledningsejernes ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejernes ledninger ville beløbe sig til. Frederiksberg Kommune har oplyst, at denne bemærkning er i strid med en Taksationskendelse af 20. juni 2006.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

...

Efter Transport- og Energiministeriets opfattelse er det en rimelig regel at ledningsejeren bidrager til betalingen, når der er tale om en billigere løsning for ledningsejeren.

Det bemærkes endvidere, at bemærkningerne i Cityringslovforslaget ikke er i strid med den nævnte taksationskendelse, idet taksationskendelsen vedrører omlægninger af ledninger i Motorring 3. Det er således hensigten med Cityringslovforslaget, at der etableres en anden ordning.

...

Københavns Energi anfører, at der i lovforslagets [§7, stk. 5], er anført, at ledningsejeren skal betale for:

*”1) omlægninger af ledninger i de overtagne jernbanearealer og
2) omlægning af ledninger i vejarealer, der helt eller i ikke uvæsentlig grad er begrundet i ændring af vejforholdene.”*

Det bør i bemærkningerne til [§7, stk. 5], præciseres, at gæsteprincippet efter almindelig praksis ikke finder anvendelse i tilfælde, hvor der for den pågældende ledning er indgået aftaler, er afsagt kendelse eller i øvrigt er forhold, der regulerer ledningens status.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Der foreslås i lovforslaget en lovregulering af spørgsmålet, således som det fremgår af lovteksten med tilhørende bemærkninger, jf. ovenfor under Frederiksberg Kommune.”

Dansk Ledningsejerforum rettede ved brev af 22. marts 2007 henvendelse til Folketingets Trafikudvalg og anførte om lovforslaget blandt andet:

”Vi vurderer, at L 159, forslag til lov om en Cityring, indeholder formuleringer, som har til hensigt at ændre på det retlige indhold af det særlige gæsteprincip, som er hjemlet i lov om offentlige veje § 106 og lov om private fællesveje § 52 (vejlovene). Foruden de direkte konsekvenser for de ledningsejere, hvis ledninger kommer i berøring med Cityringen, er det samtidigt sandsynligt, at loven vil få afsmittende effekt på den almindelige fortolkning af vejlovenes regler om gæsteprincippet.

...

Den normale praksis i henhold til vejlovens gæsteprincip er, at ledningsejere betaler for nødvendig flytning af ledninger, når disse begrundes af vejformål. Med lovforslagets formulering ”i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål” udhules gæsteprincippet med henblik på, at ledningsejerne skal påføres flere omkostninger end normalt.

...

Hvis lovgiver ikke har til hensigt at indføre et betalingsprincip, der afviger fra det, der allerede følger af vejlovene, er der ikke behov for en særskilt, og anderledes formuleret, bestemmelse herom i anlægsloven.

...

Det er Dansk Ledningsejerforum og Telekommunikationsindustriens opfattelse, at hvis vejmyndighederne er uenige i taksationsafgørelser, må disse afgøres ved domstolene frem for at etablere særregler, som så senere kan gøres generelt gældende.

...

Endelig er det Dansk Ledningsejerforum og Telekommunikationsindustriens vurdering, at regulering af konkrete forhold (her: specifikke ledninger, der er kendte for anlægsprojektet) må opfattes som ekspropriation med fuld erstatning til følge.

Vi finder derfor, at formuleringen ”i ikke uvæsentlig grad” skal fjernes fra L159 i § 7, stk. 5 ...”

Transport- og Energiministeren besvarede den 27. april 2007 Folketingets Trafikudvalgs spørgsmål 6, der var fremsat på baggrund af henvendelsen fra Dansk Ledningsejerforum. Af svaret fremgår blandt andet:

”De foreslåede bestemmelser om ledningsomlægninger i Cityringslovforslagets § 7, stk. 5, ligger efter min opfattelse på linje med hvad, der i almindelighed må antages at være situationen i dag på vejområdet og – på ulovhjemlet grundlag – på jernbaneanrådet.

...

Reglerne om ledningsejernes betalingsforpligtelser vil navnlig få betydning i forbindelse med Cityringens stationer og stationsforpladser. Hvor indgrebet i et vejareal i denne forbindelse tjener rene eller overvejende baneformål, skal Cityringen betale for ledningsomlægningerne. Hvor indgrebet i et vejareal i ikke uvæsentligt omfang tjener vejformål, skal ledningsejerne betale for flytningerne.

Som det fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelsen i § 7, stk. 5, svarer dette til, hvad der må antages i almindelighed at gælde i dag på banearealer og i vejarealer. For så vidt angår omlægninger på banearealer generelt antages således at gælde et såkaldt ulovbestemt gæsteprincip, og for omlægninger i vejarealer gælder vejlovens gæsteprincip. Der er ikke herved tilsigtet nogen realitetsændring i forhold til hvad, der antages at gælde i dag.

Formålet med at optage en direkte bestemmelse herom i Cityringslovforslaget er at undgå eller begrænse fordyrende og forsinkende retssager f.eks. om, hvorvidt der gælder et gæsteprincip på banearealer og i vejarealer ved anlæg af en Cityring.

I Cityringslovforslaget er det foreslået, at ledningsejeren (kun) skal betale, hvis omlægningerne i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål. Ledningsejeren

betaling for omlægninger er således for så vidt angår Cityringen begrænset til at gælde omlægninger, der i en vis (ikke uvæsentlig) grad er begrundet i vejformål.

Forslagets § 7, stk. 5, er således eksempelvis på linje med 2 kendelser fra Tak-sationskommissionen af 19. januar 2005 vedrørende Østamagerbanen, hvor det fastslås, at det er tilstrækkeligt for, at vejlovens gæsteprincip gælder, at vejformål indgår som et ikke uvæsentligt formål i forbindelse med ledningsflytningen. Det kunne således ikke antages at være en betingelse for gæsteprincipets anvendelse, at flytningen alene skyldes vejformål (respektive baneformål, hvis det drejer sig om ledninger i banearaler).

I de specielle bemærkninger til bestemmelsen er det endvidere præciseret, at ledningsejeren – i de situationer, hvor ledningsejeren skal betale for omlægningen – også vil skulle betale for en eventuel fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejeren har valgt en for ledningsejerne alt i alt billigere løsning til flytning af ledningsejernes ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejernes ledninger ville beløbe sig til.

Baggrunden herfor er, at jeg, hvis anlægsmyndigheden af hensyn til ledningsejerne vælger en løsning, der mindsker udgifterne til ledningsomlægninger, men medfører en fordyrelse af anlægsprojektet, finder det rimeligt, at ledningsejeren udover den billigere ledningsomlægning betaler fordyrelsen af anlægsprojektet som følge af hensyntagen til ledningsejernes interesser.

Det forudsættes naturligvis herved, at ledningsejeren udgift i sådanne situationer ikke kan overstige udgifterne til den oprindeligt forudsatte ledningsomlægning. Reglen indebærer således samlet set, at ledningsejeren udgift i den pågældende situation ikke bliver dyrere.

...

Det følger af ovenstående, at bestemmelsen i lovforslagets § 7, stk. 5, ikke er et ekspropriativt indgreb efter grundlovens § 73, idet forslaget indebærer en generel regulering af ledningsomlægningerne som følge af Cityringen, og i øvrigt ligger forslaget på linje med vejlovens § 106 eller hvad der – for så vidt angår banearaler – må antages at gælde på ulovhjemlet grundlag.”

Ved lov nr. 526 af 27. maj 2013 blev i cityringloven som ny bestemmelse indsat blandt andet:

”§ 5 g. § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincipet finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgangene fra Cityringen til Nordhavnen, jf. § 5 a.”

I lovforslagets bemærkninger (L nr. 155 af 27. februar 2013) fremgår om bestemmelsen blandt andet:

”Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

...

Til § 5 g

...

Den foreslåede bestemmelse træder for så vidt angår afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen i stedet for den gældende lovs § 7, stk. 5, som gælder for den øvrige del af Cityringen. Den ændrede formulering skyldes, at gæsteprincippet til enhver tid bør fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis.”

Landsrettens begrundelse og resultat

Ledningsejerne og Metroselskabet er enige om de valgte tekniske løsninger og om størrelsen af de omkostninger, der er afholdt til ledningsomlægningerne, der i det væsentlige allerede er gennemført. Parterne er endvidere enige om, at de berørte ledninger alle er placeret i vejarealer, og at det i alle tilfælde udelukkende er placeringen og konstruktionen af selve stationen (stationsboksen), der har nødvendiggjort de foretagne ledningsomlægninger. Spørgsmålet for landsretten er derfor alene, hvilken eller hvilke af parterne der endeligt skal betale for omlægningerne.

Gæsteprincippet

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” har pligt til – uden omkostninger for arealejeren – blandt andet at flytte ledningen, når arealejeren forlanger det. I mangel af særskilt aftale eller anden vedtagelse omfatter princippet som udgangspunkt alle typer arealer, ligesom ledningsejerens betalingsforpligtelse ikke påvirkes af årsagen til arealejerens ændrede benyttelse af arealet; i hvert fald så længe ændringen er sagligt begrundet.

Gæsteprincippet er i lovgivningen kommet til udtryk blandt andet i vejlovens dagældende § 106, der efter sine forarbejder er en kodifikation af det almindelige ulovbestemte gæsteprincip.

Cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2

Det fremgår af forarbejderne til cityringloven, herunder af bemærkningerne til lovforslaget, Transport- og Energiministeriets høringsnotat af 20. februar 2007 og ministerens svar af 27. april 2007 til Trafikudvalget, at formålet med lovens § 7, stk. 5, var at tydeliggøre, at

gæsteprincippet fandt anvendelse både på jernbanearealer og på vejarealer, og at det var hensigten med lovens § 7, stk. 5, nr. 2, at der for vejarealer skulle anvendes et gæsteprincip svarende til det, der gjaldt efter vejlovens dagældende § 106, stk. 1.

Formuleringen af cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2 – hvorefter ledningsejernes betalingsforpligtelse omfatter ledningsomlægninger, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål – svarer helt til den daværende opfattelse af retstilstanden efter vejlovens § 106, stk. 1, som denne kom til udtryk i Taksationskommissionens kendelser af 19. januar 2005 (Ta. I 5/04), hvilke kendelser ministeren henviser til i sit svar af 27. april 2007 til Trafikudvalget. Bestemmelsen er med andre ord forfattet således, at den indeholder en beskrivelse af gæsteprincippet almindelige anvendelsesområde for vejarealer, som det blev opfattet på tidspunktet for lovens tilblivelse.

På denne baggrund er der ikke holdepunkter for at antage, at der med cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, var tilsigtet en anden ordning end den, der fulgte af vejlovens § 106, stk. 1, ligesom der ikke er holdepunkter for at anse forarbejderne til bestemmelsen for uforenelige med bestemmelsens ordlyd. Landsretten finder derfor, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, må fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip, herunder således at også senere retspraksis efter denne lov indgår som fortolkningsbidrag.

Landsretten er således enig med Taksationskommissionen i, at når en lovbestemmelse på denne måde er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning. Der er således ikke holdepunkter i lovens ordlyd sammenholdt med forarbejderne for at antage, at lovgiver har haft ønske om at fastfryse indholdet af gæsteprincippet på tidspunktet for ikrafttrædelsen af lovens § 7, stk. 5. Lovgivers hensigt i relation hertil understøttes da også af, at Folketinget i 2013 – på et tidspunkt hvor der som følge af denne sag var rejst tvivl om fortolkningen af cityringlovens § 7, stk. 5 – vedtog cityringlovens § 5 g, der præciserede gæsteprincippet anvendelse for Cityringens afgrænsning til Nordhavn.

Cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal herefter fortolkes i lyset af vejlovens gæsteprincip og den retspraksis, der knytter sig hertil, herunder således at begrebet ”vejformål” ikke afgrænses

alene i forhold til foranstaltninger, der ændrer vejens dimension og forløb, men således at også andre foranstaltninger, der tjener et vejteknisk eller færdselsmæssigt formål i bredere forstand omfattes. Det følger heraf endvidere, at Højesterets dom af 4. september 2007 i sagen om Flintholm Station (U2007.3009) er relevant for vurderingen af de ledningsomlægninger, der er omfattet af denne sag.

Stationerne

Af beskrivelserne af de fire metrostationer i navnlig udredningen om Cityringen, bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007, lokalplanerne og Frederiksberg Kommunes godkendelse af forpladsarealer for stationerne på Frederiksberg fremgår, at der ved alle fire stationer ud over arbejdet med selve stationsboksen i større eller mindre omfang er foretaget arbejder i de omkringliggende vejarealer, herunder navnlig – men ikke kun – i form af inddragelse af vej- og parkeringsarealer med henblik på anlæg af stationsforplads og cykelparkering.

Landsretten lægger herefter til grund, at anlægsprojekterne vedrørende stationerne ved Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg og Frederiksberg Allé alle hver især udgjorde sammensatte anlægsprojekter, der omfattede arbejder vedrørende både vej og bane.

Efter Højesterets dom gengivet i U2007.3009 (Flintholm Station) finder gæsteprincippet i vejlovens dagældende § 106, stk. 1, anvendelse på ledningsarbejder udført i forbindelse med et sådant sammensat anlægsprojekt, selv om projektet ikke er begrundet i vejformål, og uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejdet.

I overensstemmelse hermed finder landsretten, at ledningsejerne skal betale for de omlægninger af deres ledninger, der er nødvendiggjort af anlægget af stationerne ved Østerport, Aksel Møllers Have, Frederiksberg og Frederiksberg Allé.

Meromkostninger

Ved anlægget af stationen ved Aksel Møllers Have blev stationsboksen placeret parallelt med og meget tæt på en kloakledning. Ved byggeriet blev der etableret et skærpet tilsyn med ledningen, således at en dyrere omlægning af denne derved blev undgået.

I forarbejderne til cityringlovens § 7, stk. 5, er det forudsat, at ledningsejerens betalingsforpligtelse tillige omfatter sådanne fordyrelser af anlægsprojektet, der skyldes, at anlægsmyndigheden af hensyn til ledningsejeren har valgt en for ledningsejeren billigere løsning. Endvidere har Højesteret i dom af 19. maj 2015 (U2015.2854) fastslået, at en ledningsejer efter gæsteprincippet i vejlovens dagældende § 106, stk. 1, har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

På denne baggrund finder landsretten, at ledningsejerne også skal betale for meromkostningerne forbundet med det skærpede tilsyn ved Aksel Møllers Have.

Landsretten tager herefter Metroselskabets påstand om frifindelse til følge, således at Tak-sationskommissionens kendelse af 7. maj 2014 står ved magt.

Efter sagens udfald skal ledningsejerne betale sagsomkostninger til Metroselskabet med 1.000.000 kr. til dækning af udgifter til advokatbistand ekskl. moms. Landsretten har herved lagt vægt på sagens værdi, betydning og varighed for landsretten.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Metroselskabet I/S frifindes.

I sagsomkostninger skal Frederiksberg Vand A/S, Frederiksberg Kloak A/S, Frederiksberg Fjernvarme A/S, Frederiksberg Bygas A/S og CTR I/S in solidum inden 14 dage betale 1.000.000 kr. til Metroselskabet I/S.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.