

OE2017.B-122-16  
MAD 2017.241

***Ejendomsselskab havde ikke krav på erstatning for huslejetab som følge af gener ved mere end 2½ års byggeri af metrotrappe ved Nørreport Station, da den naboretlige tålegrænse ikke fandtes overskredet under hensyn til den centrale beliggenhed i København.***

*1.1.8 Trafikanlæg og anden infrastruktur - 4.2.2 Naboretligt ansvar offentlige anlæg*

Sagen omhandlede, hvorvidt Banedanmark var erstatningsansvarlig for det huslejetab, som ejendomsselskabet, E, havde lidt som følge af, at restaurationslejemålet beliggende i indre København kun kunne udlejes til en reduceret leje grundet gener fra arbejdet med etableringen af den nye metrotrappe på Frederiksborggade. E påstod, at Banedanmark skulle betale lidt over 800.000 kr. som følge af generne med at bygge metrotrappen. Generne bestod bl.a. i, at lejemalets facader ikke kunne ses fra gaden samt uforholdsmæssige mængder støj og støv. Under retssagen blev der indhentet syn og skøn, der konkluderede, at nedgangen i lejeprisen for ejendommen som følge af byggeriet var næsten 700.000 kr., svarende til mere end 50 pct. Byretten fandt, at den naboretlige tålegrænse var overskredet. I rettens vurdering indgik det bl.a., at byggeriet havde varet i over 2,5 år, at byggepladsen havde ligget lige op til lejemalet, at byggepladsen i forhold til projektets størrelse var alt for lille, hvilket medførte betydelige gener, herunder i form af parkering af biler, aflæsning mv., og at lejemalet ikke kunne ses af de fodgængere, der kom fra Nørreport Station mv. Byretten fastsatte erstatningen til 500.000 kr. bl.a. under hensyn til, at det ville være muligt at opnå en højere leje, når metrotrappebyggeriet stod færdigt. Landsretten fandt ikke, at den naboretlige tålegrænse var overskredet. Ved vurderingen lagdes der bl.a. vægt på, at lejemalet var beliggende centralt i København og tæt på Nørreport Station, hvor man ifølge retspraksis som erhvervsdrivende må forvente og tåle ganske omfattende offentlige arbejder, uden at der skal ydes erstatning herfor. Banedanmark blev således frifundet.

**Ø.L.D. 28. april 2017, 8. afd. ankesag B-122-16**

(M. Lerche, Bo Østergaard og Marie Louise Tønne (kst.))

*Banedanmark (Km.adv. v/advokat Sarah Jano)*  
mod

*Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS (advokat Theis Guttenberg)*

**Københavns Byret dom 4. januar 2016 i sag nr. BS43C-4801/2014**

**Sagens baggrund og parternes påstande**

Denne sag, der er anlagt den 6. oktober 2014, vedrører spørgsmålet om, hvorvidt Banedanmark over for Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS (herefter Ejendomsselskabet) er erstatningsansvarlig for det huslejetab, som Ejendomsselskabet måtte have lidt som følge af, at restaurationslejemålet beliggende Frederiksborggade 10 i København kun kunne udlejes til en reduceret leje grundet gener fra arbejdet med etableringen af den nye metro-trappe på Frederiksborggade.

Ejendomsselskabet har påstået, at Banedanmark skal betale 808.906,23 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg.

Banedanmark har påstået frifindelse.

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

**Oplysningerne i sagen**

**Lejemålet**

Med virkning fra 1. april 2007 lejede Ejendomsselskabet lejemalet beliggende Frederiksborggade 10, der består af kælder, stue og første sal, ud til Danske Familierestauranter A/S for en årlig leje på 1.150.000 kr. Ved allonge underskrevet i april 2008 indtrådte Jensen's Deli A/S som lejer. Da metrotrappe-byggeriet gik i gang, blev der fra lejemalet drevet en Subway-forretning.

I august og september 2013 var der mellem administrator for Subway Frederiksborggade A/S, Jesper Juhl Andersen, og Banedanmark korrespondance om de gener, metrotrappebyggeriet påførte Subway, der gjorde gældende blandt andet, at den naboretlige tålegrænse var overskredet.

Ved brev af 27. august 2013 opsigte lejereren lejemalet til ophør til den 1. april 2014. Subway Frederiksborggade A/S blev ved dekret af 19. maj 2014 taget under konkursbehandling.

Lejemålet blev genudlejet med virkning fra den 15. januar 2015 til restaurant/café/kaffèbar til en årlig leje på 1.360.000 kr. og med et lejetilskud på 53.333,33 kr. pr. måned, der i henhold til lejekontraktens § 7 ”modregnes i lejers månedsvise lejebetaling indtil etableringen af trappen til Nørreport på Frederiksborggade er færdiggjort, dog senest indtil den 1. juli 2015.”

**Påstanden**

Opgørelsen af påstanden fremgår af dommens siderne 26 og 27 og er opgjort for perioden 1. april 2014 til 1. juli 2015. Påstanden er opgjort på baggrund af den af skønsmanden skønnede nødvendige lejerabat ved genudlejningen for perioden 1. april 2014 til den 15. januar 2015 samt den lejerabat, der blev ydet den nye lejer, der overtog lejemalet den 15. januar 2015.

**Byggeprocessen**

Af aktstykke nr. 62 afgjort 7. februar 2013 fremgår det blandt andet, at Banedanmark igangsætter forlængelse af den eksisterende transfertunnel og etablering af en trappeforbindelse fra Frederiksborggade til transfertunnelen på Nørreport Station. Projektets forventede totaludgift udgør 157,1 mio. kr. Det fremgår endvidere heraf, at projektet er blevet fordyret, fordi Nørre Volgdage ikke kan benyttes som transportvej til og fra byggeriet.

Af udskrift af Banedanmarks hjemmeside printet den 8. september 2014 fremgår blandt andet:

”Sådan foregår arbejdet

Omlægning af ledninger og arkæologiske undersøgelser

For det egentlige arbejde kan gå i gang, er det nødvendigt at omlægge alle de mange ledninger, der ligger i jorden. Der er for eksempel både ledninger fra forskellige teleselskaber, ledninger, som transporterer gas, fjernvarme og vand samt kloakledninger.

Når ledningerne er lagt om, skal jorden undersøges for fortidsfund, som skal registreres for eftertiden. Dette arbejde udføres af arkæologer fra Københavns Museum.

Vi fryser jorden

For at stabilisere jorden og sikre, at der ikke strømmer vand ind i tunnelrøret, mens vi graver ud, benytter vi et stort fryseanlæg til at fryse jorden. Derefter kan vi bore selve røret, støbe det og igen tøj jorden op. Når vi fryser jorden, er det ikke nødvendigt at foretage en grundvandsenkning af området.

Trappe og rulletrappe

Når tunnelrøret er færdigt, kan vi bygge selve trappen fra Frederiksborggade og de tilhørende installationer og værn omkring trappen. Endelig retablerer vi belægningen i gadeniveau.

Byggepladsen

Der vil under hele byggeriet være passage for fodgængere langs byggepladsen, men byggepladsen flytter et par gange undervejs. Det er svært på forhånd at sige, præcis hvornår byggepladsen flytter, da det afhænger af, hvor smidigt arbejdet foregår.

Mandskabsvognene for personalet hos entreprenøren Züblin vil i hele perioden stå i Rosenborggade.

Vi vil primært arbejde i venstre side af Frederiksborggade set fra Nørreport Station, og arbejdspladsen går fra Nørre Voldgade til Frederiksborggade 12. Indtil den endelige byggeplads bliver etableret i løbet af forsommeren, vil der være et gangareal på cirka 1,5 m langs Frederiksborggade 7-11. Desuden er der en cirka fire m bred passage i venstre side af byggepladsen.

...

Når den endelige byggeplads er etableret i forsommeren, bliver gangarealet samlet, og der vil være et gangareal på ca. 4 meters bredde i højre side af gaden."

Af Banedanmarks informationskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 5. april 2013 fremgår blandt andet:

"Byggeriet af den nye metrotrappe er i gang. Belægningsstenene på Frederiksborggade er blevet fjernet. Nu skal den underliggende betonplade brydes op, så vi får adgang til de mange ledninger, der skal omlægges.

Tirsdag den 9. april begynder arbejdet, som forventes at vare indtil begyndelsen af uge 16.

Der arbejdes i tidsrummet 7.00-18.00 i hverdage. Der arbejdes ikke lørdag og søndag.

Arbejdet vil være støjende. For at reducere støjgenerne vil vi udføre arbejdet i støjdæmpende telte i den udstrækning, det er muligt. Vi beklager for de gener, arbejdet medfører."

Af Banedanmarks informationskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 31. maj 2013 fremgår blandt andet:

"Arbejdet i forbindelse med etableringen af metrotrappen er indtil videre primært foregået i højre side af gaden set fra Nørreport station. Nu bliver belægningen i denne side retableret.

Nu flytter arbejdet over i den modsatte side af gaden, hvor gadens underliggende betonplade skal brydes op, så forskellige forsyningsledninger, fx vand- og kloakrør kan blive omlagt.

Tidsoversigt

Lørdag den 1. juni 2013 vil Skælskør Anlægsgartnere bryde lidt porøs beton op for at klargøre underlaget til selve belægningen. Arbejdet vil foregå med en lille borhammer eller med hammer og mejsel ved håndkraft i tidsrummet 8.00-17.00.

Mandag den 10. juni 2013 rykker metrotrappe-byggepladsen ind til facaden på Frederiksborggades venstre side, igen set fra Nørreport station.

Onsdag den 12. juni bliver gadens betonplade brudt op. Arbejdet varer til og med fredag d. 14. juni og vil være støjende. For at reducere støjgenerne vil arbejdet foregå i et støjdæmpende telt. Vi beklager for de støjgener, arbejdet medfører. Arbejdet vil foregå i tidsrummet 7.00-18.00 i hverdage.

Passage

Den nye placering er byggepladsens endelige placering. Her vil den ligge resten af byggeperioden, dvs. indtil årsskiftet 2014/15. Byggepladsen vil indtil starten af juli være indhegnet af trådhegn. Herefter bliver det udskiftet med træpladehegn, inden selve anlægsarbejdet går i gang.

Passagen langs byggepladsen vil være cirka fire meter i bredden."

Af Banedanmarks informationskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 1. august 2013 fremgår blandt andet:

"Metrotrappe-byggepladsen er blevet indhegnet af et højt træpladehegn. Fra midten af august 2013 går det egentlige anlægsarbejde på metrotrappen i gang efter en periode med forberedende arbejder, et arbejde der bestod af omlægning af forsyningsledninger såsom strømkabler, vandleddninger og kloakrør. Første del af anlægsarbejdet består af etableringen af en afstivende væg rundt om byggegruben.

Væggen skal sikre, at jorden ikke skrider sammen, når vi senere skal grave den øverste del af trapeanlægget ud i Frederiksborggade. En 28 meter høj boremaskine flytter derfor ind på byggepladsen. Den skal bore og støbe mere end 180 betonpæle, kaldet sekantpæle, der tilsammen danner væggen rundt om byggegruben. Sekantpælens længde varierer. På det dybeste sted skal der bores 14,5 meter i dybden.

Den afstivende væg skal også være vandtæt, da vi i 6,5 meters dybde møder grundvandsspejlet. Væggen sikrer, at byggegruben er tør, når vi skal udgrave den del af trapeanlægget, der ligger inden for byggegruben.

Metoden med boring og støbning af sekantpæle er valgt, da det er den mest skånsomme for miljøet i Frederiksborggade.

Støj, støv og vibrationer

Arbejdet med sekantpælene vil være støjende. Københavns Kommune har fastsat en grænseværdi for støj på 70 dB (decibel) i gennemsnit. Grænseværdien beregnes som gennemsnitsværdien over en hel arbejdsdag. Vi vil periodevis støje mere end 70 dB. Vi måler støjen konstant og fører logbog. Støjen fra

boremaskinen vil opleves som en jævn dyb brummen. Det er maskinens motor og køling af oliepumper, der primært vil udsende støj. Støjen forventes at være jævn uden høje udsving. Med den valgte maskine undgår vi at skulle ryste jord af boret, hvilket giver en ubehagelig lyd, som når man slår jern mod jern.

Der vil også være risiko for støv fra byggepladsen. Vi vander jorden på byggepladsen, hvis den er meget tør for på den måde at reducere støv i gaden.

Vi arbejder tæt på gadens bygninger, og derfor overvåger vi konstant påvirkningen på bygningerne ved at måle vibrationer og eventuelle sætninger. Under anlægsarbejdet vil flere lastbiler køre til og fra byggepladsen. Jord skal køres væk, og beton, armering og andre materialer skal køres til byggepladsen. Mens der etableres sekantpæle, vurderer vi, at der kan køre op til 25-35 lastbiler til og fra byggepladsen dagligt. Lastbilerne vil køre til og fra byggepladsen via Rosenborggade.

Arbejdsperiode

Vi arbejder med væggene omkring byggegruben fra uge 33 indtil begyndelsen af november 2013.

Der bliver arbejdet mellem kl. 07-18 i hverdage.

Vi beklager, de gener anlægsarbejdet medfører for dig som nabo."

Af Banedanmarks informationskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 5. august 2013 fremgår blandt andet:

"Rosenborggade og Sankt Gertruds Stræde er spærret for bilkørsel søndag den 11. august kl. 7-17

Søndag den 11. august ankommer den 28 meter høje boremaskine til metrotrappe-byggepladsen på Frederiksborggade. På grund af størrelsen ankommer den på fire lastbiler og skal samles på Frederiksborggade. Det betyder, at Rosenborggade er spærret for indkørsel af biler fra Gothersgade, og Sankt Gertruds Stræde er ligeledes spærret fra Hausergade.

Da boremaskinen skal samles på Frederiksborggade vil størstedelen af gaden blive afspærret fra midten af nr. 7 til og med nr. 3 og fra nr. 10 til og med nr. 6. På begge sider af afspærringen vil der være en passage på en meter."

Af Banedanmarks informationskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 13. september 2013 fremgår blandt andet:

"Farvel til boremaskinen

De 180 betonpæle, sekantpæle, rundt om byggegruben er snart etableret, og vi kan derfor inden længe sige farvel til boremaskinen.

Lydniveauet har i perioden med boring og støbning af pælene ligget over Københavns Kommunes grænseværdi for støj på 70 dB. Vi har derfor fået dispensation af Københavns Kommune fra støjgrænsen til dette arbejde. Vi beklager det højere støjniveau over for dig som nabo.

Kommunen er orienteret om støjniveauet på byggepladsen. Vi har en løbende og tæt dialog med myndighederne om støjreducerende tiltag på byggepladsen, ligesom vi er i tæt kontakt med et uvildigt rådgivningsfirma om støjdæmpende foranstaltninger, så vi kan minimere støjgenerne fra byggeriet.

Arbejdet med boring og støbning af byggegrubens sekantpæle er gået hurtigere end forventet og vil forventeligt være færdigt i midten af næste uge, uge 38. Boremaskinen vil blive fjernet fra byggepladsen i slutningen af uge 38. Flytningen vil kræve afspærring af Frederiksborggade og Rosenborggade. Vi er i dialog med myndighederne om et hensigtsmæssigt tidspunkt, der vil genere mindst muligt. Detaljeret information følger, så snart flytning og tidspunkt er blevet endeligt afklaret.

I gennemsnit har antallet af lastbiler til og fra byggepladsen ligget på 12 de dage, der er blevet boret og støbt pæle på pladsen.

Byggegruben skal have støbt en bund

Næste fase i byggeriet er etablering af en bund i byggegruben mellem de støbte sekantpæle, så grundvandet holdes ude, når den del af byggegruben, der ligger i Frederiksborggade, senere skal udgraves.

Metoden til støbning af bundpladen hedder jet-grouting. Der bores ned til to forskellige dybder. I den ene del af byggegruben bores cirka 17 meter og i den anden cirka 11 meter. Under højt tryk sprøjtes der beton ud via dyser på boret. Boret flyttes, og proceduren gentages, indtil hele bundpladen er etableret. Samlet set skal der etableres cirka 52 m<sup>2</sup> bundplade, hvilket indebærer 114 borer.

De forberedende arbejder til etablering af bundpladen og mobilisering af maskinen vil efter planen begynde den 23. september, og fra onsdag den 25. september forventes prøveboringer at finde sted. Vi forventer, at jet-groutingen går i gang mandag den 30. september.

Støj, støv og vibrationer

Arbejdet med jet-grouting vil være støjende. Grænseværdien for støj på 70 dB (decibel) i gennemsnit er fastsat af Københavns Kommune. Grænseværdien beregnes som gennemsnitsværdien over en hel arbejdsdag. Vi vil periodevis støje mere end 70 dB. Vi måler støjen konstant og fører logbog.

Støjen fra jet-grouting vil opleves som en jævn dyb brummen. Når byggepladsens betonoplade inden selve jet-groutingen skal gennembrydes, vil der være et kort tidsrum med bankelyde.

Der vil også være risiko for støv fra byggepladsen. Hvis jorden på byggepladsen er meget tør, vander vi for at reducere støv i gaden.

Metrotrappen bliver anlagt tæt på gadens bygninger, og derfor overvåger vi konstant påvirkningen på bygningerne ved at måle vibrationer og eventuelle sætninger.

Antallet af lastbiler til og fra byggepladsen forventes at være cirka 10 pr. dag, mens arbejdet med bundpladen er i gang.

Lastbilerne vil køre til og fra byggepladsen via Rosenborggade.

Arbejdsperiode

Jet-grouting og det forberedende arbejde vil foregå fra uge 39 og forventes afsluttet i slutningen af oktober 2013.

Arbejdet foregår i tidsrummet kl. 07-18 i hverdagene.”

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 4. januar 2014 fremgår blandt andet:

”Den valgte jet-grouting metode har desværre vist sig ikke at være hensigtsmæssig til støbning af bundpladen i den dybe del af byggegruben. Den nødvendige styrke i støbningen opnås ikke, og dermed får vi ikke den fornødne sikkerhed for de kommende arbejder. En anden anlægsmetode vil derfor blive taget i brug.

Som følge af denne omlægning vil vi fra uge 2 i 2014 inden for de gældende regler i Københavns Kommune arbejde lørdage fra kl. 8-17 og fra uge 3 fra kl. 7-19 i hverdagene.”

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 27. januar 2014 fremgår blandt andet, at der skal benyttes en anden metode til støbning af bundpladen, og at den nye metode går ud på at fryse jorden ved at bore frysestænger ned. Det fremgår endvidere, at der i starten af februar vil blive monteret en otte meter høj og 60 tons tung mobilkran på byggepladsen, der skal bruges til at løfte materialer op og ned fra byggegruben.

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 19. juni 2014 fremgår blandt andet:

”Som vi tidligere har orienteret beboere og erhvervsdrivende om, blev vi i januar nødt til at tage en ny arbejdsmetode i brug for at kunne støbe bundpladen til byggegruben.

Selve omstillingsprocessen har krævet tid, som ikke var indeholdt i tidsplanen. Kombineret med at den nye metode med frysning af jorden tager længere tid end den fravalgte metode, betyder det desværre, at metrotrappen bliver forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan.

Vi forventer, at trappen bliver færdig i løbet af forsommeren 2015. Det er pt. ikke muligt at give et mere eksakt tidspunkt, da der - på trods af geotekniske forundersøgelser - kan risikere at opstå flere uforudsete hindringer i jorden, når vi skal til at grave ind under Nørre Voldgade.

Udvidet arbejdstid under jorden

En forudsætning for at metrotrappen kan blive færdig i forsommeren 2015 er, at vi også arbejder i aften- og nattimerne fra medio juli.

Aktiviteterne om aftenen og natten vil udelukkende foregå under gadeniveau. Det vil sige, at naboerne ikke vil opleve et øget aktivitets- eller lydniveau i gadeplan sammenlignet med i dag. Der vil ikke foregå leverancer og transporter til og fra byggepladsen i aften- og nattimerne. Men byggepladsens medarbejdere vil naturligvis gå til og fra.”

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 9. oktober 2014 fremgår blandt andet, at entreprenøren skal i gang med at grave en 26 meter lang tunnel, og at der i forbindelse med placering af et 6,5 meter højt fryseanlæg på byggepladsen den 15. oktober 2014 vil være en fleksibel afspærring med kegler og plastikbånd ud for blandt andet Frederiksborggade nr. 10, samt at fodgængere kan passere afspærringen.

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 19. februar 2015 fremgår blandt andet:

”Banedanmark bliver desværre nødt til at informere om, at færdiggørelsen af Metrotrappen bliver forsinket.

Vi er under udgravningen til tunnelen under Nørre Voldgade stødt på det problem, at der strømmer vand ind i byggegruben i et sådan omfang, at vi har været nødt til at indstille arbejdet.

Netop for at forhindre vand i udgravningen under grundvandsspejlet, har vi frosset jorden omkring udgravningsstedet. Men der er tilsyneladende en læk, som vi endnu ikke har kunnet lokalisere. Og strømmende vand lader sig ikke fryse.

Vi arbejder intenst på at løse problemet, og vi kan først fortsætte udgravningsarbejdet, når vi har en løsning. Derfor kan vi kan vi beklageligvis ikke udmelde et nyt færdiggørelsestidspunkt for Metrotrappen på nuværende tidspunkt. Men efter al sandsynlighed bliver trappen først færdig i løbet af efteråret 2015. Vi vender tilbage med yderligere information, når der er nyt i sagen.

Banedanmark beklager generne for naboerne i form af, at byggepladshegnet i Frederiksborggade vil fylde op i gaden i længere tid end forudsat.”

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 4. juni 2015 fremgår blandt andet:

”Muren mellem den nye og den eksisterende passagertunnel under Nørre Voldgade er nu brudt ned, så de to tunneldele nu kan forbindes.

I de kommende måneder vil vi arbejde os baglæns ud af tunnelen igen. Der skal bl.a. etableres en vandtæt membran, vi skal foretage armeringsarbejder samt støbe gulv, vægge og loft. Når vi har en solid betonkonstruktion, går vi i gang med de afsluttende arbejder med at installere rulletrappe og lave den indvendige indretning med vægbeklædning, lys mv.

Betonbiler i Frederiksborggade

Frem til august måned vil der pga. støbearbejdet i tunnelen være en øget trafik med arbejdskøretøjer i form af betonbiler. Trafikken vil være begrænset til ca. én dag om ugen, hvor der vil komme ca. 10-12 biler i tidsrummet kl. 7-19. Betonbilerne vil køre til arbejdspladsen i Frederiksborggade via Rosenborggade. Den ene dag om ugen vil der desuden holde en betonpumpevogn på byggepladsen.

Byggepladshegn udskiftes i oktober

Ifølge den aktuelle tidsplan vil metrotrappen stå færdig ved årsskiftet 2015/2016. Det indebærer, at det vil være muligt at nedtage det store byggepladshegn i Frederiksborggade omkring midt i oktober. Den store portalkran vil også blive fjernet til den tid.

Byggepladshegnet vil dog blive erstattet af et lettere, flytbart hegn i den resterende arbejdsperiode. Og der vil desværre først blive mere plads til fodgængere i Frederiksborggade, når vi er helt færdige med arbejdet.”

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 28. august 2015 fremgår blandt andet:

”Arbejdet med metrotrappen er nu så langt fremme, at vi kan fjerne det fryseudstyr, der har frosset jorden og sikret mod indsvivende grundvand, mens vi har gravet ud til den nye passagertunnel.

Vi vil arbejde med at fjerne fryseudstyret fra Frederiksborggade fredag den 4. september i tidsrummet fra kl. 7-17.

Om formiddagen fjernes køletårn og tilhørende container (den gule og den grå container, der kan ses over byggepladshegnet ud mod Nørre Voldgade).

Containerne løftes ned af portalkranen på byggepladsen, hvorefter en lastbilkran løfter dem over på en blokvogn.

Om eftermiddagen fjerner vi selve frysecontaineren, der vejer ca. 22 tons, ved hjælp af en stor mobilkran, der løfter fryseren over på en blokvogn.

Hvad betyder det for naboerne?

Mobilkranen og blokvognene vil medføre en mindre passage gennem Frederiksborggade mellem Nørre Voldgade og Rosenborggade den 4. september. Der vil endvidere være forbud mod standsning og parkering i Rosenborggade mellem kl. 06 og 18, så blokvognene kan komme til og fra.

Naboerne til byggepladsen i Frederiksborggade må være forberedt på, at der løbende vil være maskinstøj mellem kl. 7 og 17.

Banedanmark beklager generne for naboerne.”

Af Banedanmarks informationsskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 8. september 2015 fremgår blandt andet:

”Fredag den 4. september fjernede vi de store frysecontainere fra byggepladsen i Frederiksborggade.

Det indebærer bl.a., at den svage brummen fra fryseudstyret er forstummet, og at den ventilator, som beklageligvis har været generende for nogle af vores naboer, også er demonteret og fjernet.

Vi arbejder nu under åben himmel i den øverste del af den nye trappe-skakt med støbning af bund, vægge og dæk. Når støbepormene sættes op og tages

ned, slår vi på stålformene med hammere. Det frembringer i perioder en ”ny” lyd fra byggepladsen, som kan høres af vores naboer, og som desværre ikke kan undgås.

Der vil være støbearbejde i det fri indtil udgangen af oktober. I den kommende uges tid med nogenlunde samme intensitet som nu, men herefter reduceres mandskabet og arbejdsintensiteten falder, hvilket vil give mindre støj. Vi arbejder fortsat fra kl. 7-22 på hverdage og fra kl. 8-17 på lørdage.”

Af Banedanmarks informationskrivelse til naboer og forretningsdrivende af 1. oktober 2015 fremgår blandt andet:

”I næste uge - onsdag den 7. og torsdag den 8. oktober - ankommer de to rulletrapper, der skal installeres i Frederiksborggade.

Når Metrotrappen er færdig, vil en bred trappe fra gadeplan føre ned til en hovedrepos, hvorfra en midtliggende trappe med rulletrapper på hver side vil føre ned til den nye passagertunnel.

Hver rulletrappe ankommer i to dele á henholdsvis 6 og 8 tons. Kl. ca. 8 onsdag morgen ankommer den første vogn med den ene halvdel af den første trappe. Trappen løftes af vognen ved hjælp af en gaffeltruck, hvor-efter portalkranen på byggepladsen løfter trappen ned i trappeskakten. Til sidst sættes trappen på ”ruller” og fires på plads i bunden af trappe-skakten.

Omkring kl. 13 gentages ovenstående proces med anden halvdel af rulletrappen. Torsdag gentages hele processen med den anden rulletrappe.

Håndteringen af rulletrapperne vil primært ske inden for byggeplads-hegnet, og der vil være passage gennem Frederiksborggade som normalt.”

## Skønserklæringen

Af skønserklæringen af 28. maj 2015 afgivet af skønsmanden, ejendomsmægler og valuar Peter Winther, fremgår blandt andet:

”Spørgsmål 1

Skønsmanden bedes oplyse markedslejen for det i sagen omhandlede lejemål pr. den 1. april 2014, jf. erhvervslejelovens § 13, idet det blot for god ordens skyld præciseres, at skønsmanden skal se bort fra de igangværende anlægsarbejder vedrørende trappenedgang til Metroen på Nørreport Station.

Skønsmanden bedes endvidere oplyse i hvilket omfang markedslejen har ændret sig siden den 1. april 2014.

Spørgsmål 2

Skønsmanden bedes oplyse størrelsen på den lejerabat, som må anses for at være påkrævet for at kunne udleje det i sagen omhandlede lejemål i perioden fra Jensen’s Deli A/S’ fraflytning den 1. april 2014 til tidspunktet for metronedgangens færdiggørelse i forsommeren 2015.

*Supplerende spørgsmål til syns- og skønsetema:*

Banedanmark har følgende supplerende spørgsmål til skønsetemaet:

Spørgsmål 3

Såfremt skønsmanden ved besvarelse af spørgsmål 1 finder, at markedslejen har ændret sig siden 1. april 2014, bedes skønsmanden oplyse, om ændringen alene kan henføres til anlægsarbejdet vedrørende trappenedgangen til Metroen ved Nørreport Station eller tillige kan henføres til andre forhold. I bekræftende fald bedes skønsmanden oplyse hvilke andre forhold, der er tale om.

Spørgsmål 4

Skønsmanden bedes oplyse, om han har baseret sine svar på oplysninger om andre lignede erhvervslejemål. I bekræftende fald bedes skønsmanden oplyse, hvilke erhvervslejemål det drejer sig om samt angive matr.nr. og dato for seneste udlejning af de(n) pågældende ejendom(me).

Spørgsmål 5

Skønsmanden bedes oplyse den forventede markedsleje af det i sagen omhandlede lejemål efter færdiggørelse af trappenedgangen til Metroen ved Nørreport Station.

7. Dokumenter

...

8. Bemærkninger til de stillede spørgsmål

Til spørgsmål 2 skal bemærkes, at metronedgangens færdiggørelse er forsinket og nu forventes færdig ultimo 2015. Parterne tilsluttede sig ved skønssforretningen, at spørgsmålet formuleres således:

”Skønsmanden bedes oplyse størrelsen på den lejerabat, som må anses for at være påkrævet for at kunne udleje det i sagen omhandlede lejemål i perioden fra Jensen’s Deli A/S’ fraflytning den 1. april 2014 til tidspunktet for metronedgangens færdiggørelse.”

Det blev endvidere drøftet, om markedslejepriser skal angives inklusive eller eksklusiv andel af ejendomsskatter og øvrige driftsomkostninger. Henset til den tidligere lejekontrakt - fremlagt som stævningens bilag 8 - har skønsmanden

valgt ved besvarelsene at angive lejen inklusive skatter og øvrige driftsomkostninger.

...

10. Lejemålet

Lejemålet er et butiks-/restaurantlejemål, ifølge lejekontrakten på i alt ca. 262 m<sup>2</sup>, fordelt med ca. 81 m<sup>2</sup> kælder, ca. 100 m<sup>2</sup> i stueetage samt ca. 81 m<sup>2</sup> på 1. sal.

Lejemålet kan beskrives således, idet beskrivelsen er af lejemålet, således som det efter det for skønsmanden oplyste fremstod på det for skønssrapporten relevante tidspunkt. Det bemærkes, at lejemålet på tidspunktet for gennemførelse af skønssforretningen var under ombygning til ny lejer.

Lejemålet har en attraktiv, ca. 8 meter bred facade mod Frederiksborggade med 2 store vinduer med en indgangsdør i midten. Der er niveaufri adgang fra gaden. Lejemålet er ganske regulært i sin udformning og med en meget attraktiv loftshøjde, ca. 4 meter.

Bagest i lejemålet var på det for skønssrapporten relevante tidspunkt et areal på ca. 25% af det samlede stueetageareal, som var forhøjet med 5 trin. Dette areal kunne således i relation til anvendelsen til butik eller restaurant anses for sekundært.

Fra stueetagen var adgang til arealet på 1. sal via en vindeltrappe bagest i lejemålet.

Arealet på 1. sal er et helt regulært rum med en loftshøjde på ca. 2,40 meter. Lokalet var efter det oplyste tidligere indrettet til køkken mv. På tidspunktet for skønssforretningen henstod lokalet i uindrettet stand.

Lokalet har udmærkede lysforhold fra vinduer i facaden.

11. Beliggenhed

Lejemålet er beliggende på Frederiksborggade i indre København, på strækningen mellem Nørreport Station og Kultorvet. Denne del af Frederiksborggade er gågade med en meget høj trafik af gående mellem Nørreport Station og de mest centrale dele af indre København.

Som følge af den meget høje fodgængerfrekvens og nærheden til Nørreport Station tiltrækker området specielt virksomheder inden for ”convenience shopping”segmentet - dvs. butikker der sælger visse dagligvarer, snacks, slik, øl og sodavand, aviser mv., samt restaurantkoncepter inden for fast food.

Derimod vurderer skønsmanden området som mindre attraktivt for egentlig udvalgsvarerhandel, herunder forhandling af tøj.

Virksomheder inden for ”convenience shopping” og fast food segmentet er overordentligt afhængige af både en trafikeret beliggenhed og en betydelig synlighed, da en stor del af deres omsætning kommer fra impuls køb.

For så vidt angår en beskrivelse af beliggenheden skelner skønsmanden i øvrigt mellem 3 perioder:

*a) Før etablering af trappenedgangen på Frederiksborggade til Metroen*

Før etableringen var fodgængerfrekvensen høj, men det skal dog bemærkes, at en del af fodgængerne mellem Metroen og de centrale dele af indre by valgte andre veje, herunder Fiolstræde. Hertil kommer, at en større del af ”convenience shopping” omkring Nørreport Station foregik på Nørre Voldgade.

*b) Aktuelt, med igangværende byggearbejder til nedgangen til Metroen*

Som følge af byggearbejderne i forbindelse med metronedgangen er en del af Frederiksborggade aktuelt afspærret, og fodgængertrafikken er koncentreret ved den modsatte side af Frederiksborggade i forhold til lejemålet. Hertil kommer, at lejemålet aktuelt har en relativt ringe synlighed og slet ikke kan ses af fodgængere, som kommer fra Nørreport Station.

*c) Efter etablering af trappenedgangen på Frederiksborggade til Metroen*

Når trappenedgangen til Metroen åbner, vil lejemålet have en overordentlig attraktiv beliggenhed på en af de adresser i København, hvor fodgængerintensiteten er størst. Hertil kommer, at lejemålet vil have en meget attraktiv synlighed for det meget store antal fodgængere, som fremover må forventes at benytte trappenedgangen til Metroen.

12. Lejevurdering og referencer

Skønsmanden har identificeret følgende referencer:

I ejendommen Frederiksborggade 7 udbydes aktuelt et butiklejemål på 140 m<sup>2</sup> til en årlig leje på kr. 1.260.000, svarende til kr. 9.000 pr. m<sup>2</sup>, med tillæg af skatter og øvrig drift, kr. 615 pr. m<sup>2</sup>.

Lejemålet er beliggende over for det omtvistede lejemål, med en meget høj synlighed lige ved den kommende trappenedgang til Metroen, og med en ganske attraktiv facade, niveaufri adgang og en loftshøjde på ca. 5 meter.

Lokalet er dog, som det fremgår af tegningen nedenfor, ganske dybt og ikke særligt regulært.

Således vurderes arealet bag trappeopgangen som et sekundært butiksområde, hvor markedslejen vurderes som det halve af det primære areal. Henset til, at dette bageste areal andrager ca. 2/3 af det samlede areal, kan udbudslejen for de primære arealer beregnes til ca. kr. 13.500 pr. m<sup>2</sup>. Skønsmanden bemærker

herved, at lokalet ikke er udlejet, og at udbudslejen efter skønsmandens opfattelse ligger over markedslejen.

Skønsmanden bemærker endvidere, at lejevilkårene ifølge sagens natur afspejler de beliggenhedsmæssige kvaliteter for lejemålet, når trappenedgangen til Metroen er åbnet.

*Tegning, Frederiksborggade 7 -facade mod Frederiksborggade øverst i højre hjørne*

...

I den omtvistede ejendoms naboejendom, Frederiksborggade 12, er indgået lejekontrakt til ikrafttræden efter åbningen af metronedgangen, vedrørende et lejemål på i alt 621 m<sup>2</sup>, fordelt med 206 m<sup>2</sup> lager i kælder, 237 m<sup>2</sup> restaurant i stueetage, 174 m<sup>2</sup> restaurant på 1. etage samt 4 m<sup>2</sup> adgangsareal på 2. etage.

Lejer er Nordic Service Partners A/S, som fra lejemålet vil drive en Burger King franchise forretning. Lejen er aftalt til kr. 3.248.500 inklusive skatter, men eksklusive øvrige driftsomkostninger.

Ansættes kælderarealer til kr. 500 pr. m<sup>2</sup> og arealer på 1. og 2. sal til kr. 2.000 pr. m<sup>2</sup>, kan lejen for arealet i stueetagen beregnes til ca. kr. 11.800 pr. m<sup>2</sup>.

Det bemærkes, at lejekontrakten er uopsigelig til 2023, og at der i årene 2015, 2016 og 2017 er ydet en lejerabat på 33%.

Skønsmanden bemærker, at lejevilkårene ifølge sagens natur afspejler de beliggenhedsmæssige kvaliteter for lejemålet, når trappenedgangen til Metroen er åbnet, idet lejeforholdet først træder i kraft på dette tidspunkt.

I ejendommen Frederiksborggade 7 blev der i 2004 udlejet et lejemål, som senere er afstået til Baresso Coffee A/S. Kontrakten er efter det for skønsmanden oplyste senest genforhandlet i 2010, hvor lejen for i alt 124 m<sup>2</sup> i stueetagen og 89 m<sup>2</sup> i kælderen blev aftalt til kr. 1.376.515 inklusive skatter, men eksklusive øvrige driftsomkostninger.

Ansættes kælderen til kr. 500 pr. m<sup>2</sup>, kan lejen for stueetagen i 2010 beregnes til afrundet ca. kr. 10.700.

### 13. Lejevurdering

Skønsmanden vurderer på baggrund af ovenstående sammenligningslejemål, skønsmandens almindelige kendskab til markedet for butik- og restauranterlejemål i det pågældende område samt skønsmandens erfaring i øvrigt lejemålet således: *Pr. 1. april 2014 - uden hensyntagen til igangværende ombygningsarbejder vedrørende trappenedgangen til Metroen*

Kælder: kr. 500 pr. m<sup>2</sup>

Stueetage: kr. 11.000 pr. m<sup>2</sup>

1. sal: kr. 2.000 pr. m<sup>2</sup>.

I alt kr. 1.302.500 p.a.

Skønsmanden bemærker herved, at lejemålets stueetage er sammenlignelig med Baresso-lejemålet.

Det er endvidere betydeligt mere regulært end det ledige lejemål i Frederiksborggade 7, hvor udbudslejen i øvrigt naturligt nok afspejler de beliggenhedsmæssige kvaliteter efter åbningen af trappenedgangen til Metroen. I forhold til nabolejemålet i Frederiksborggade 12 lægger skønsmanden specielt vægt på, at det omtvistede lejemål er betydeligt mindre, hvilket alt andet lige medfører, at lejen pr. m<sup>2</sup> vil være højere. Skønsmanden bemærker herved, at lejevilkårene for dette lejemål ifølge sagens natur afspejler de beliggenhedsmæssige kvaliteter for lejemålet, når trappenedgangen til Metroen er åbnet, idet lejeforholdet først træder i kraft på dette tidspunkt.

De er skønsmandens opfattelse, at i perioden fra 1. april 2014 til nu er lejehyberne for lokaler i stueetager til butik- og kontorlejemål i områder som dette - uden hensyntagen til igangværende ombygningsarbejder vedrørende trappenedgangen til Metroen - steget med anslået 5%.

*Aktuelt, med igangværende byggearbejder til nedgangen til Metroen*

Kælder: kr. 500 pr. m<sup>2</sup>

Stueetage: kr. 4.500 pr. m<sup>2</sup>

1. sal: kr. 1.500 pr. m<sup>2</sup>.

I alt kr. 612.000 p.a.

Skønsmanden bemærker herved, at lejemålet som følge af de igangværende byggearbejder ikke er synligt for fodgængere, som kommer fra Nørreport Station, og at fodgængere som følge af hegnet ved naboejendommen ikke naturligt passerer tæt ved lejemålet.

Lejemålet mangler aktuelt således fuldstændig den synlighed, som er helt afgørende for lejemål i områder, som appellerer til virksomheder inden for "convenience shopping" segmentet. Beliggenhedsmæssigt er lejemålet med de igangværende byggearbejder ikke væsentligt mere attraktivt end et lejemål beliggende på en sidegade til Frederiksborggade.

*Aktuelt, forudsat trappenedgangen til Metroen er færdiggjort*

Kælder: kr. 500 pr. m<sup>2</sup>

Stueetage: kr. 12.000 pr. m<sup>2</sup>

1. sal: kr. 2.500 pr. m<sup>2</sup>.

I alt kr. 1.443.000 p.a.

Skønsmanden bemærker herved, at lejemålets stueetage er sammenlignelig med Baresso-lejemålet og betydeligt mere regulær end det ledige lejemål i Frederiksborggade.

I forhold til nabolejemålet i Frederiksborggade 12 lægger skønsmanden specielt vægt på, at det omtvistede lejemål er betydeligt mindre, hvilket alt andet lige medfører, at lejen pr. m<sup>2</sup> vil være højere.

### 14. Konklusion

Skønsmanden kan herefter besvare de stillede spørgsmål således:

#### Spørgsmål 1

Skønsmanden bedes oplyse markedslejen for det i sagen omhandlede lejemål pr. den 1. april 2014, jf. erhvervslejelovens § 13, idet det blot for god ordens skyld præciseres, at skønsmanden skal se bort fra de igangværende anlægsarbejder vedrørende trappenedgang til Metroen på Nørreport Station. Skønsmanden bedes endvidere oplyse i hvilket omfang markedslejen har ændret sig siden den 1. april 2014.

*Svar:*

Kr. 1.302.500 p.a.

Markedslejen er - uden hensyntagen til den kommende trappenedgang til Metroen - fra 1. april 2014 til datoen for skønsforretningens afholdelse steget omkring 5%.

#### Spørgsmål 2 (ændret ordlyd)

Skønsmanden bedes oplyse størrelsen på den lejerabat, som må anses for at være påkrævet for at kunne udleje det i sagen omhandlede lejemål i perioden fra Jensen's Deli A/S' fraflytning den 1. april 2014 til tidspunktet for metronedgangens færdiggørelse.

*Svar:*

Det er skønsmandens opfattelse, at der i perioden, hvor anlægsarbejderne til trappenedgangen til Metroen pågår, må forventes at skulle indrømmes en lejerabat på mellem 50 og 60%.

#### Spørgsmål 3

Såfremt skønsmanden ved besvarelse af spørgsmål 1 finder, at markedslejen har ændret sig siden 1. april 2014, bedes skønsmanden oplyse, om ændringen alene kan henføres til anlægsarbejdet vedrørende trappenedgangen til Metroen ved Nørreport Station eller tillige kan henføres til andre forhold. I bekræftende fald bedes skønsmanden oplyse hvilke andre forhold, der er tale om.

*Svar:*

Generelt er markedslejen for butiklejemål i sammenlignelige områder på strøggaderne steget med ca. 5% siden 1. april 2014. Årsagen er den almindelige fremgang i økonomien og detailhandlen samt en stærk efterspørgsel efter lejemål på strøggaderne i indre by.

#### Spørgsmål 4

Skønsmanden bedes oplyse, om han har baseret sine svar på oplysninger om andre lignende erhvervslejemål. I bekræftende fald bedes skønsmanden oplyse, hvilke erhvervslejemål det drejer sig om samt angive matr.nr. og dato for seneste udlejning af de(n) pågældende ejendom(me).

*Svar:*

Skønsmanden har blandt andet baseret sine svar på følgende lejemål:

Baresso Coffee A/S i ejendommen matr.nr. 140 Klædebo Kvarter, Københavns, beliggende Frederiksborggade 7. Lejekontrakt er indgået den 5. maj 2004 og efter de for skønsmanden foreliggende oplysninger senest ændret ved allonge af 28. januar 2010.

Nordic Service Partners A/S i ejendommen matr.nr. 144 Klædebo Kvarter, Københavns, beliggende Frederiksborggade 12. Lejekontrakt er indgået den 12. november 2014.

Ledigt lejemål i ejendommen matr.nr. 140 Klædebo Kvarter, Københavns, beliggende Frederiksborggade 7, udbudt af erhvervslejemålsrådgiverfirmaet CBRE.

#### Spørgsmål 5

Skønsmanden bedes oplyse den forventede markedsleje af det i sagen omhandlede lejemål efter færdiggørelse af trappenedgangen til Metroen ved Nørreport Station.

*Svar:*

Kr. 1.443.000 p.a."

## Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Claus Heinze, Christian Iversen, Stig Dørler, Søren Wulff Michelsen, Jesper Juhl Andersen, Allan Petersen og skønsmanden Peter Winther.

*Claus Heinze* har forklaret blandt andet, at han er ejendomsadministrator for sagsøger. Frank Brøndum ejer selskabet.

Vidnet sørger for driften af ejendommene. Han kommer en del i ejendommene. Det er en lille organisation. De har en del ejendomme med 50.000 m<sup>2</sup> i København og flere med strøbeliggenhed. Opsigelsen fra Jensens Deli skyldtes, at det ikke gik så godt i Subway, der forud for metrotrappebyggeriet havde været ramt af etablering af ny belægning på Frederiksborggade. Arbejderne med den ny belægning varede 6-8 måneder. Med hensyn til genudlejningen henvendte de sig til Absalon & Co, der har et stort marked i København. De har brugt dem adskillige gange.

Genudlejningen blev prioriteret højt, fordi der er høj leje på strøjeendomme, og der er en række faste omkostninger, der skal betales. Afkastet forventes at være på 3,5 - 4 procent. Den nye lejer sælger sandwich, kager og drikkevarer.

Et firma gjorde rent en gang om ugen udenfor. Derudover skulle Københavns Kommune gøre rent, men det hjalp ikke meget. Lastbiler, der kørte frem og tilbage til byggepladsen, holdt ofte og læssede af eller på, ligesom der holdt andre arbejdsmaskiner eller materiel uden for lejemålet. Han har været der minimum en gang om ugen, mens byggeriet har stået på. Da den nye lejer var på vej ind i lejemålet, var han der dagligt. Der var som regel parkeret biler udenfor, herunder værkstedsbiler og mandskabsbiler. Der blev kørt frem og tilbage med jord mv. Der var beskidt. Det var nødvendigt med en lejerabat til den nye lejer, hvilket Absalon & Co bekræftede. De har været villige til at yde en lejerreduktion lige fra begyndelsen. Lejerreduktionen udløber frem til 1. juli 2015, hvor trappen skulle være færdig. De har ikke fået fuld leje fra 1. juli 2015, fordi de nye lejere har store problemer med at få butikken til at løbe rundt. Lejerne har fået henstand med 25.000 kr. om måneden. Det gælder indtil 1. januar 2016, hvorefter de skal tilbagebetale beløbet. Han har ikke set informationsskrivelserne fra bygherren før sagen, og det har andre ansatte heller ikke. De har ikke fået tilbud om skilte. Men han ved ikke, om lejereren har fået det. Lejereren af Frederiksborggade 12, Invasion, var forhindret i at have en forretning. Han har ikke været i kontakt med Banedanmark.

*Christian Iversen* har forklaret blandt andet, at han er bygningsingeniør og blev ansat hos Banedanmark for 4 år siden. Han gik på pension den 1. juli 2015. Han var ikke med i projektet helt fra starten, men fra slutningen af 2011. Projektet går ud på at etablere en metrotrappe, der skal være forbindelsen til en transfertunnel. Der måtte ikke graves på Nørre Voldgade. Det hele skulle ske fra Frederiksborggade. Det var et kompliceret projekt. Først skulle der flyttes ledninger, hvilket først blev udført ved de ulige numre. Der skulle holdes 3 meter passage fri. Det pågik fra marts 2103 til juni 2013, og derefter flyttede de til den blivende plads med trådhegn. Det blev udskiftet til et 3,5 meter højt pladehegn ud mod gaden i august 2013. Pladehegnet var højere mod Invasion for at skærme for nogle tanke. Al trafik til byggepladsen skulle foregå fra Rosenborggade, og ikke fra Nørre Voldgade af hensyn til den nye Nørreport Station. Porten til byggepladsen stod tit åben. Der kom store leverancer, og der skulle køres jord væk og beton ind. Der var andre og mere ekstreme leverancer, herunder fryseanlæg, men det blev varslet, og det foregik typisk i weekenderne. Det var meget forskelligt, hvor mange lastbiler der kom om dagen, men der kunne komme 10-12 lastbiler om dagen, da der blev gravet jord væk. Det var en langsom proces. Der har været parkerede biler foran indgangen, men det måtte de ikke, så det gjorde de opmærksom på. Det var nødvendigt under nogle af støbningerne at lade betonkanoner holde der. Byggepladsen var alt for lille til arbejdet. Den første del af byggepladsen inden for porten skulle være brandredning. Der har ikke været oplag af materiale uden for byggepladsen, kun i aflæsningsituationer.

Forevist forskellige billeder af parkerede biler uden for byggepladsen forklarede han, at nogle af bilerne kan være tilknyttet

projektet, mens andre biler kan have været leverandører til forretningerne. Der holdt mange forskellige biler.

Pladehegnet var for at beskytte forbipasserende. De har vandet byggepladsen for ikke at støve. De lavede konstante støjmålinger. De sendte breve ud til naboer og forretningsindehavernes adresser.

De havde ikke megen kontakt med Subway. De havde noget kørende med Invasion. De startede med at opfordre til et møde, men Subway var der ikke. Invasion måtte reklamere på deres portal. Invasion lå bag hegnet. Andre fik lov til at hænge logo op, men Subway henvendte sig ikke.

Ledningsomlægningen blev 2 måneder forsinket. Senere blev etablering af bunden forsinket på grund af bundforholdene. De måtte finde en ny metode med frysning af jorden. Derefter opstod en lækage i den frosne skal lige før julen 2014. Der er løbende orienteret om det.

De begyndte på byggepladsen i marts 2013. Hvis de har kendt ejeren af ejendommen, har de sendt til dem. Det sørgede kommunikationsafdelingen for. Der kommer også breve retur. De har sagt, at de ikke vil have reklamer på byggepladsen, men de ejendomme, der lå lige ud for byggepladsen, kunne få lov.

Han ønskede sig, at de kunne lukke hele vejen af. På en byggeplads bør der være oplagringsplads og plads til beton, men det var der ikke på den pågældende byggeplads. Betonblanderen holdt halvt inde på byggepladsen og nogle gange udenfor. Ved aflæsning af beton kan det ske blandt via en pumpe, og så holder den delvis ude foran. Der har ikke været flere 100 betonbiler, men han kender ikke det nøjagtige antal.

Hvis det skulle være foregået fra Nørre Voldgade, skulle åbningen være den anden vej, og så ville Ny Nørreport-projektet blive forsinket. Det gik slet ikke at blande de to projekter, fordi der var rigelig besvær med at få Ny Nørreport-projektet gennemført. Der blev rengjort med jævne mellemrum foran byggepladsen. Der kom tit graffiti på hegnet, der blev malet over et par gange. Passage forbi byggepladsen skulle tjene til fodgængere og brandbiler.

*Stig Dørler* har forklaret blandt andet, at han er ejendomsmægler hos Absalon & Co. Han er medejer, og firmaet har forestået genudlejningen af Frederiksborggade 10. Firmaet har en markedsandel på 75-90 procent på udlejning af strøjeendomme i København. De har en database med mange lejer-ømnere. Det har været svært at leje ud, fordi lejemålet lå, som det gjorde ved siden af metrotrappebyggeriet. De vil gerne have en lejer, som tilfører noget til Strøget. En normal lejer vil stille krav. De normale lejere falder fra. Det har været sværere, fordi der skulle findes mere anonyme lejere. Det er en god vare med rigtig størrelse og placering. Liggetiden var 14 måneder, hvilket er unormalt. En normal overtagelse ville været foråret, og 1. juni 2014 ville være sædvanlig i denne situation. Der et halvt års liggetid mere end sædvanligt, og dertil kommer lejetabet. Lejereren er den bedst mulige ud fra de givne forudsætninger. Ejendommen bliver mindre værd med en ukendt lejer frem for en kendt lejer. Det kan gøre en forskel på 3,5 mio. kr. ved salget af ejendommen. Tabet udgør ca. 5 mio. kr. Det har fra begyndelsen været meningen, at der skulle ydes en lejerabat. Ingen ville betale en leje på 1,3 mio. kr. på grund af metrotrappebyggeriet. Lejerabatten blev ikke meldt ud fra begyndelsen, men blev ydet efter en forhandling.

*Søren Wulff Michelsen* har forklaret blandt andet, at han er jurist hos Jensens Bøfhus. De opsagde lejemålet, fordi betingelserne for at drive forretning på adressen var så dårlige, som de var. Der havde tidligere været belægningsarbejder på Frederiksborggade. De lejede ud til Subway, og Jensens Bøfhus ejede en andel af Subway-selskabet. Lejekontrakten blev opsagt på grund af metrotrappebyggeriet. Metrotrappebyggeriet gjorde ondt værre. Belægningsomlægningen var ikke så slem som

metrotrappebyggeriet. Subway var fremlejetager på lejemålet Frederiksborggade 10 og Banegårdspladsen i Århus. I 2012 blev belægningen omlagt, og det kunne også ses på omsætningen. Derefter kom metrotrappen. Lejemålet så ikke godt ud, mens byggeriet stod på. Det blev solgt ”stop and go” mad. Det handler om lejemålets synlighed, hvilket de også ved fra Jensens Bøfhus. Der holdt løbende arbejdsbiler foran lejemålet. Håndværkerne kunne finde på at parkere hele dagen. Han var forbi lejemålet en 3-4 gange i forbindelse med tilbagelevering af lejemålet til udlejer. I Århus gik det udmærket med Subway. Subway-selskabet er nu konkurs, og forretningerne er lukket.

*Jesper Juhl Andersen* har forklaret blandt andet, at han var nordisk udviklingschef for Subway i Norden. Han var administrator for Subway-Danmark, men det var Rebecca Pettersson, der drev forretningen. Der kom ny belægning på Frederiksborggade, der blev påbegyndt primo 2011. Det foregik 9 måneder uden for deres lejemål. Belægningsarbejderne var problematiske for omsætningen.

I regnskabet for 2012 er omtalt ombygningen af Nørreport, der medførte en del ændringer i Frederiksborggade, fordi man ikke kunne komme fra Nørreport til Frederiksborggade. Han har skrevet ledelsesberetningen. Da de fik at vide, at der ville blive gravet et hul til metrotrappen, så vidste de, at de ikke kunne fortsætte. Subway var ikke en destinationsforretning. Den forretning var helt afhængig af synlighed og adgangen til forretningen. Og ingen kunder ville gå omkring de biler, der var parkeret foran butikken.

Der holdt betonbiler foran lejemålet, og de kørte ikke ind på byggepladsen, fordi der ikke var plads. Der holdt andre biler, og der var henlagt materialer foran lejemålet. Han var der 1-2 gange om ugen. Han har aldrig oplevet noget lignende. Lejemålet havde uden byggeriet en genial beliggenhed.

*Allan Petersen* har forklaret blandt andet, at han er ejer af Invasion. Han har drevet forretning fra Frederiksborggade 12. Han har fået et forligsbeløb på 3,2 mio. kr. fra Banedanmark. Metrotrappebyggeriet blev påbegyndt i begyndelsen af 2013. Retssagen om erstatningen var berammet. Byggeriet umuliggjorde drift af forretningen, der sælger tøj og sko. Huslejen var høj, og man skal være synlig over for kunderne. Han opsagde lejemålet pr. 15. november 2013 med 3 måneders varsel. De kunne være blevet til halv leje. Der var 5 fuldtidsansatte, men omsætningen gik ned, og de måtte se frem til en 0-omsætning. Der holdt ofte biler foran portalen, selv om der var en ansat fra Banedanmark til at holde bilerne væk. Der skulle komme en masse lastbiler fra Rosenborggade. De holdt nogle gange uden for byggepladsen og ventede på at blive påfyldt. Synligheden var der ikke, og det var kaotisk, fordi man skulle gå rundt mellem bilerne. De kunne have fået logo op. Omsætningen var væk, inden portalen kom op. Den 10. juni 2013 lukkede passagen forbi deres butik, og deres omsætning forsvandt. De blev enige med Banedanmark om at bygge en portal. De var lukket inde fra den nordlige side. Der kom ingen kunder forbi.

*Skønsmand Peter Winther* har forklaret blandt andet, at lejeniveauet for strøglokaler har været stigende for Købmagergade, Frederiksborggade og hele Strøget. De seneste 18-24 måneder har der været en vis fremgang i detailhandelen, og der er en strukturel tendens til, at Strøget har vundet markedsandele, og lejerne derfor er villige til at betale mere. Udenlandske brands vil gerne ligge på disse strøggader.

Fodgængerfrekvensen er rigtig høj på disse strøggader, og derfor er det et godt sted for impuls køb af convenience-food. Det gjaldt også for lejemålet Frederiksborggade 10. Synligheden og fodgængerfrekvensen er utrolig vigtig for deres omsætning. Efter byggeriet gik i gang, var der lav synlighed fra Nørreport og fra

Købmagergade, hvor man automatisk vil søge over på den anden side af gaden. Ved skønsforretningen holdt der ikke biler udenfor.

Genudlejningen er vanskelig, særligt hvis man i den situation ønsker at finde en permanent lejer. Der må ydes en lejerabat. En popup-butik kunne måske være interesseret til en lavere leje. Alle lejemål lejes generelt hurtigt ud på Strøget, medmindre udlejer har en urealistisk forventning til lejeniveauet. Det kunne tage et års tid at leje ud under metrotrappebyggeriet. Et års tomgang er usædvanligt på Strøget, men ikke under disse omstændigheder. Den generelle huslejestigning er 5 procent, og de sidste 5 procent skyldes, at der kommer flere fodgængere i Frederiksborggade, når metrotrappen åbner. Afkastprocenten er 4 på en sådan ejendom. Det vil tage ikke under 10 år at indhente et lejetab i den størrelsesorden, som der er tale om i denne sag. Der vil blive tilført flere fodgængere med metrotrappen. Convenience food-kunder er erfaringsmæssigt folk, der bruger offentlig transport. Det er en fordel at være placeret ved en trappe til metroen. Han følger Oline-ED Statistikken. Tomgang på Strøget har ingen forbindelse med tomgang for lejemål i København i øvrigt. Han husker ikke arbejder i den størrelse på Strøget i hans tid. Han udtaler sig kun om butiksljemål.

### Parternes synspunkter

*Ejendomsselskabet* har i påstandsdokumentet anført følgende:

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at sagsøger er erstatningsansvarlig for sagsøgers huslejetab efter de almindelige naboretlige regler, idet den naboretlige tålegrænse må anses for at være overskredet som følge af generne forbundet med sagsøgers anlæg af trappenedgang til Metroen på Nørreport Station.

Det gøres herunder gældende;

at sagsøgers huslejetab er dokumenteret, samt at sagsøger - blandt andet med skønsmandens besvarelse af spørgsmål 2 - har påvist den fornødne kausalitet og adækvans mellem generne ved byggeriet af metrotrappen og det påståede tab,

at generne fra anlægsarbejderne således var den direkte årsag til tidligere lejers opsigelse af lejemålet, jf. bilag 9 og 17, hvoraf det af sidstnævnte bilag meget klart fremgår, at lejemålet blev opsagt pga. sagsøgte anlægsarbejder.

at den manglende genudlejning endvidere skyldes gener fra byggeriet. Der henvises til skønserklæringens side 7, hvor skønsmanden har anført følgende omkring erhvervslejemålets synlighed:

”Skønsmanden bemærker herved, at lejemålet som følge af de igangværende byggearbejder ikke er synligt for fodgængere, som kommer fra Nørreport Station, og at fodgængere som følge af hegnet ved naboejendommen ikke naturligt passerer tæt ved lejemålet.

Lejemålet mangler aktuelt således fuldstændig den synlighed, som er helt afgørende for lejemål i områder, som appellerer til virksomheder inden for ”convenience shopping” segmentet. Beliggenhedsmæssigt er lejemålet med de igangværende byggearbejder ikke væsentligt mere attraktivt end et lejemål beliggende på en sidegade til Frederiksborggade.”

Ovenstående forhold bekræftes desuden i de af sagsøgte fremlagte bilag N og O, hvori den tidligere lejer klager over såvel indsyn og tilgang til erhvervslejemålet.

Det forhold, at erhvervslejemålet blev genudlejet inden anlægsarbejdernes færdiggørelse, taler ikke for, at manglende genudlejning ikke skyldes anlægsarbejderne. Faktum er således, at man på tidspunktet for erhvervslejekontraktens indgåelse den 10. december 2014 forventede, at anlægsarbejderne var færdiggjorte i forsommeren 2015, idet dette var udmeldingen fra sagsøgte på daværende tidspunkt, jf. bilag 3 og 4.

Det var derfor også under denne forudsætning, at den nye lejer accepterede erhvervslejekontraktens betingelser om lejetilskuddet, herunder at dette blev ydet af sagsøger indtil etableringen af trappen

til Nørreport på Frederiksborggade var færdiggjort - *dog senest indtil den 1. juli 2015*, hvorefter lejer overtog risikoen.

Lejer havde således naturligvis aldrig accepteret at overtage risikoen for eventuel manglende omsætning, såfremt lejer havde været bekendt med, at sagsøgte anlægsarbejder ville strække sig til årsskiftet 2015/2016.

Det af sagsøgte fremlagte bilag Å har ingen bevismæssig relevans, idet den af sagen omhandlede ejendom nødvendigvis må kategoriseres som et strøglejemål. Lejemålet kan derfor på ingen måde inddrages i/sammenlignes med den af sagsøgte fremlagte statistik, som vedrører samtlige erhvervslejemål beliggende i "København by", som ifølge statistikken omfatter København, Frederiksberg, Dragør og Tårnby. Det bestrides derfor, at den manglende genudlejning af sagsøgers ejendom kan tilskrives en generel afmatning af ejendomsmarkedet.

at generne med hensyn til varighed og intensitet går langt ud over, hvad man kan forvente med en beliggenhed som sagsøgers ejendom, herunder at adgangen til ejendommen har været besværliggjort i sådan en grad, at den naboretlige tålegrænse er overskredet. Tidsmæssigt er der tale om langvarige gener, på nuværende tidspunkt med en forventet varighed i mere end 2 år, men uden et nøjagtigt fastsat sluttidspunkt, nemlig årsskiftet 2015/2015 - og formentlig med yderligere forsinkelser inden arbejderne er færdiggjort. Generne har omfangsmæssigt bestået af følgende, jf. bilag 6 og 16:

- Byggepladsen - med indgang direkte ud for sagsøgers ejendom - hindrer med sin afskærmning udsynet til og dermed eksponeringen af lejemålet og dets store glaspartier for forbipasserende fra Nørreport Station mod Kultorvet. Der er ligeledes parkerede biler og opsatte afspærringer i tilknytning til anlægsarbejdernes udførelse foran den del af sagsøgers ejendom, hvor der ikke er byggeplads, hvilket tillige hindrer udsyn og eksponering for forbipasserende fra Kultorvet mod Nørreport Station.
- Byggepladsen har været omkranset af et 5 meter højt, lukket, byggepladshegn, som har været placeret 0 til 1 meter fra sagsøgers facade. Umiddelbart foran ejendommens facade er der lagt store jern-køreplader ud.
- Udsynet til ejendommen for gående fra Nørreport mod Kultorvet har været ikke-eksisterende.
- Det er ikke muligt at passere Frederiksborggade i den side, hvor lejemålet ligger, idet forbipasserende er henvist til at benytte den anden side af Frederiksborggade for at komme forbi byggepladsen.
- De gentagende afspærringer og parkerede biler, lastvogne og store kraner i tilknytning til anlægsarbejdernes udførelse medfører, at adgangen til lejemålet besværliggøres, da forbipasserende således - hvilket ikke er tilfældet i forhold til konkurrenterne på den modsatte side af Frederiksborggade - er nødsaget til at gå rundt om byggepladsen, afspærringer og parkerede biler for at komme til lejemålet. Indgangen til byggepladsen har således påvirket den direkte adgang til ejendommen i sådan et omfang, at adgangen ofte dagligt har været fuldkommen blokeret.
- Den heftige trafik til og fra byggepladsen, og sagsøgte håndværkeres anvendelse af arealet uden for byggepladsen, har forringet synligheden for sagsøgers ejendom yderligere.
- Lejemålets facade tilsmudsas af støv og skidt fra byggepladsen samt udsættes for hærværk i form af graffiti i forlængelse af graffitihærværket på byggepladsens afskærmning.

- Udsynet inden fra lejemålet, dvs. ud gennem lejemålets store glaspartier, angår ikke længere strøglivet, men byggearbejder, hvilket er uattraktivt for kunderne.
- Det er ikke muligt at foretage udendørsservering eller i øvrigt at holde døren til lejemålet åben som følge af både støv og skidt fra byggepladsen såvel som støjgener fra de store entreprenørmaskiner og kørende trafik til og fra byggepladsen.
- Generne fra sagsøgte anlægsarbejder har stedse været til stor gene for sagsøger - uanset at byggepladsen har ændret sig i anlægsperioden.

Ejendommens synlighed samt adgangen for potentielle kunder og vareleverandører har således været besværliggjort og begrænset i så markant et omfang, at det har afskrækket potentielle lejere fra at leje erhvervslejemålet.

Kort sagt; der er ingen forbipasserende, der med det med de konkurrerende tilbud, der forefindes i Frederiksborggade eller nærområdet i øvrigt, vil sætte sine ben i et restaurationslejemål som det i sagen omhandlede, så længe der pågår arbejder i forbindelse med anlæg af trappenedgangen til Metroen på Nørreport Station.

at sagsøgte bærer ansvaret for at holde området omkring byggepladsen pæn og ryddelig, herunder at sagsøgte har ansvaret for at lejemålets facade ikke tilsmudsas af støv og skidt fra byggepladsen samt udsættes for hærværk i form af graffiti.

at sagsøgte bærer ansvaret for generne forbundet med de parkerede biler. Det bestrides herunder, at de biler som har holdt foran sagsøgers ejendom under anlægsarbejderne ikke kan tilskrives sagsøgte forhold, idet det er ubestridt, at til- og frakørslen til byggepladsen går tværs forbi sagsøgers ejendom, jf. bilag E. Det må herefter være sagsøgte bevisbyrde at dokumentere, at bilerne ikke kan tilskrives sagsøgte, herunder at arealet foran byggepladsen ikke bruges til parkering af sagsøgte entreprenører, hvilken bevisbyrde ikke er løftet.

at den naboretlige tålegrænse i nærværende sag ikke skal ses i lyset af princippet i vejlovens § 48 omhandlende "fornøden vejforbindelse" ved etablering af nye vejanlæg og ved ombygning af bestående veje. Etableringen af den byggeplads som har forårsaget ulemperne for sagsøger, er således ikke omfattet af bestemmelsens ordlyd, hvorfor der ikke i medfør af vejlovens § 48 ses at være grundlag for at begrænse erstatningsansvaret, ligesom hverken bestemmelsens analogi eller principperne i bestemmelsen kan føre til en sådan begrænsning.

at grundlaget for erstatningsudmålingen er mistet lejeindtægt. Sagsøger driver udlejningsvirksomhed, hvorfor mistet lejeindtægt er det samme som mistet avance, idet herunder skal præciseres, at enhver driftsudgift dækkes af lejer og er derfor omkostningsneutral for udlejer, jf. erhvervslejekontraktens §§ 7 og 8 (bilag 8). Havde sagsøgte været erhvervslejer, ville grundlaget for erstatningsudmålingen naturligvis være lejers mistede avance i form af omsætning fratrukket driftsudgifter, men dette er ikke tilfældet i nærværende sag.

at sagsøgers huslejetab herefter kan opgøres til kr. 808.906,23, svarende til den lejerabat, som har været påkrævet i forhold til markedslejen for at kunne udleje lejemålet i perioden fra den tidligere lejer, Jensen's Deli A/S' fraflytning den 1. april 2014, jf. bilag 9, til tidspunktet for genudlejningen, den 15. januar 2015, dvs. i alt 9 ½ måneder.

Skønsmanden har ved besvarelsen af spørgsmål 1 oplyst, at markedslejen for det i sagen omhandlede lejemål pr. den 1. april 2014 - dvs. før iværksættelsen af de igangværende anlægsarbejder vedrørende metrotrappen - udgjorde kr. 1.302.500,00 ekskl. moms.

Skønsmanden har endvidere ved besvarelsen af spørgsmål 2 oplyst, at det er skønsmandens opfattelse, at der i perioden hvor



anlægsarbejderne pågår, må forventes at skulle indrømmes en lejerabat på mellem 50-60 % for at kunne udleje det i sagen omhandlede lejemål. Dette giver en årlig lejerabat på mellem kr. 651.250,00 -kr. 781.500,00 ekskl. moms.

Sagsøgers huslejetab i perioden fra den tidligere lejers fraflytning den 1. april 2014, jf. bilag 9, til tidspunktet for genudlejningen af erhvervslejemålet den 15. januar 2015 - dvs. i alt 9 ½ måneder - udgør således kr. 515.572,92 (kr. 651.250,00 x 9,5/12).

Hertil kommer den huslejerabat, som sagsøger har været nødsaget til at indrømme ny lejer for at få genudlejet erhvervslejemålet. Som det fremgår af erhvervslejekontraktens § 7, jf. bilag 15 side 6, udgør den aftalte årlige leje kr. 1.360.000,00 ekskl. moms. Lejer modtager dog et lejetilskud fra udlejer på kr. 53.333,33 ekskl. moms pr. måned svarende til kr. 639.999,96 årligt, indtil etableringen af trappen til Nørreport på Frederiksborggade er færdiggjort, dog senest indtil den 1. juli 2015, hvorefter lejer overtager risikoen. Huslejetabet i perioden fra den 15. januar til 1. juli 2015 - dvs. 5 ½ måneder - kan således opgøres til kr. 293.333,31 ekskl. moms (kr. 639.999,96 x 5,5/12).

at sagsøger har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt. Når sagsøger har indrømmet ny lejer et lejetilskud, er dette således sket netop for at iagttage tabsbegrænsningspligten.

Årsagen til at der ikke er indsat en bestemmelse om genforhandling af huslejen i tilskudsperioden, skyldes det åbenlyse forhold, at tilskudsperioden var tidsbegrænset til en meget kort periode, nemlig 6 måneder fra lejers overtagelse af erhvervslejemålet - modsat Marmorkirke-sagen hvor man valgte at yde tilskud/nedsætte lejen i flere år uden genforhandlingsklausul, uanset at man ikke kunne være sikker på, at generne fra anlægsarbejderne fortsatte. Der var således ikke i nærværende sag et behov for en genforhandlingsklausul, idet lejetilskuddet automatisk bortfaldt ved anlægsarbejdernes færdiggørelse, dog senest den 1. juli 2015. Hertil kommer, at en sådan genforhandlingsklausul ikke kan betragtes som et sædvanligt vilkår i en erhvervslejekontrakt.

at der ikke skal foretages fradrag for en eventuel særlig fordel, som sagsøger opnår med en beliggenhed umiddelbart foran op- og nedgangen til den nye metrotrappe. Der ses ikke at være hjemmel hertil - herunder hverken i lovgivningen eller retspraksis - ligesom et sådan fradrag naturligvis forudsætter, at sagsøgte kan dokumentere værdiforøgelsen efter anlægsarbejdes færdiggørelse, hvilket ikke er sket.

at retspraksis taler for, at sagsøger skal tilkendes erstatning som følge af gener i forbindelse med sagsøgtes anlæg af trappenedgang til Metroen på Nørreport Station. Følgende sager skal herunder fremhæves:

U.1976.86H (Lyngbyvej-sagen)

I denne sag udtalte Højesteret, at *"indehavere af butikker ved stærkt befærde ind- og udfaldsvej til København måtte være forberedt på muligheden af omfattende vejarbejder og andre foranstaltninger vedrørende færdselen og tåle ulemperne herved uden at være berettiget til erstatning"*.

Uanset ovenstående kom Højesteret dog frem til, at *"de omfattende og indgribende vejarbejder i den - navnlig som følge af Nybyggs konkurs og brosammenstyrningen - meget lange tid, i hvilken de stod på, har påført appellanterne helt ekstraordinære ulemper ved vanskeliggørelsen af adgangen til butikkerne"*. Højesteret lagde endvidere til grund, *"at disse ulemper medførte en væsentlig nedgang i appellanternes omsætning"*.

Erstatningen blev herefter fastsat skønsmæssigt.

Der var i sagen tale om anlægsarbejder af ca. 3 ½ års varighed samt af mere eller mindre omfattende karakter, herunder blandt andet omfattende vejarbejder direkte op af butikkernes facader,

men dog med uændret direkte adgang til offentlig vej. Det blev lagt til grund, at de syv erhvervsdrivende som følge af anlægsarbejderne havde haft en omsætningsnedgang på mellem 15 - 48 %.

I nærværende sag er der tale om anlægsarbejder med en oprindelig forventet varighed på 1 år og 10 måneder. Sidenhen er projektet blevet forsinket, således at det nu forventes afsluttet ved årsskiftet 2015/2016. Anlægsarbejderne kommer således til at strække sig over i hvert fald 2 år og 9 måneder - under forudsætning af at projektet ikke bliver yderligere forsinket - hvilket må siges at være meget lang tid.

Som det fremgår af det fremlagte billedmateriale, jf. bilag 6 og 16, har byggepladsen været etableret ud for Frederiksborggade 14 og 12 og delvist ud for sagsøgers ejendom på Frederiksborggade 10 - men med indgang til byggepladsen direkte ud for sagsøgers ejendom.

I forlængelse af byggepladsen, dvs. foran den del af sagsøgers ejendom, hvor der ikke har været etableret egentlig byggeplads, har der været gentagne afspærringer af området, ligesom der dagligt har været parkeret biler, lastbiler og store kraner i tilknytning til anlægsarbejdernes udførelse.

Byggepladsen har været omkranset af et 5 meter højt, lukket, byggepladshegn, som har været placeret 0 til 1 meter fra sagsøgers facade. Umiddelbart foran ejendommens facade er der lagt store jern-køreplader ud. Adgangen til ejendommen er fuldstændig spærret på den ene side, dvs. for folk, der kommer gående fra Nørreport station mod Kultorvet.

Den heftige trafik til og fra byggepladsen, og sagsøgtes håndværkeres anvendelse af arealet uden for byggepladsen, har forringet synligheden for sagsøgers ejendom yderligere.

På baggrund af ovenstående kan det lægges til grund, at sagsøgtes anlægsarbejder har medført, at ejendommen i sin helhed kan siges at have været lukket inde bag en byggeplads. Ejendommens synlighed samt adgangen for potentielle kunder og vareleverandører har således været besværliggjort og begrænset i så markant et omfang, at det har afskrækket potentielle lejere fra at leje erhvervslejemålet.

Ved besvarelsen af spørgsmål 2 har skønsmanden oplyst, at det er skønsmandens opfattelse, at der i perioden hvor anlægsarbejderne pågår, må forventes at skulle indrømmes en lejerabat på mellem 50-60 % for at kunne udleje det i sagen omhandlede lejemål, hvorfor det også kan lægges til grund, at sagsøgers lejetab udgør 50-60 %, dvs. mere end hvad der var tilfældet i U.1976.86H.

På baggrund af ovenstående taler U. 1976.86H derfor for - og ikke imod - at sagsøger skal tilkendes erstatning som følge af gener i forbindelse med sagsøgtes anlæg af trappenedgang til Metroen på Nørreport Station.

U.2002.1152Ø (Ullerichs Konfektion)

Østre Landsrets afgørelse, U.2002.1152Ø, omhandlede spørgsmålet om erstatning vedrørende en forretnings omsætningsnedgang som følge af metrobyggeriet ved Nørreport Station.

Forretningen var beliggende op til anlægsarbejderne, som befandt sig i en afstand af ca. 8 meter fra ejendommen. Ifølge forretningsindehaveren havde adgangsvejen til forretningen i perioden været vanskelig, forretningen var i forbindelse med etableringen af arbejdspladsen blevet usynlig, og der havde været sådanne gener i form af larm og støv, at det havde holdt kunderne væk.

Det var i sagen ubestridt, at adgangsvejen til butikken ikke på noget tidspunkt havde været afskåret. Det var ligeledes ubestridt, at arbejderne som oprindeligt var planlagt til at vare ca. 2 år, blev væsentligt forsinket, således at arbejderne i alt kom til at vare i 4 år.

I sagen fandt Landsretten *"det ubetænkeligt at lægge til grund, at den af sagsøgte konstaterede omsætningsnedgang siden anlægsarbejders påbegyndelse i det væsentlige skyldes dette arbejde. Selv om sagsøgte med forretningssted centralt i København må være forberedt på, at der vil kunne foregå ganske omfattende offentlige arbejder, uden at sagsøgte vil være berettiget til erstatning herfor, findes arbejdet med metroen, der i området ved sagsøgtes forretning var planlagt til at være cirka 2 år, men hvis varighed nu skønnes at blive omkring 4 år, både med hensyn til intensitet og varighed at gå ud over, hvad sagsøgte er forpligtet til at tåle."*

Det gøres gældende, at ovennævnte sag er direkte sammenlignelig med nærværende sag, herunder både med hensyn til arbejdernes omfang, varighed og karakter, idet sagsøgers ejendom ligeledes har befundet sig i en form for blindgyde, ligesom ejendommen uomtvisteligt har haft/har problemer med synlighed. Dommen taler derfor for at sagsøger skal tilkendes erstatning som følge af gener i forbindelse med sagsøgtes anlæg af trappenedgang til Metroen på Nørreport Station, hvorfor Byretten nødvendigvis må nå frem til samme afgørelse, nemlig at sagsøgte er erstatningspligtig over for sagsøger.

#### Fjeld & Fritid-sagen

Det bestrides, at taksationskommissionens kendelse af 13. september 2000, stadfæstet af ekspropriationskommissionen den 7. februar 2000, jf. bilag Z og Æ, er direkte sammenlignelig med nærværende sag, herunder både hvad angår arbejdes omfang, varighed og karakter.

I nærværende sag har indgangen til byggepladsen således som anført ovenfor været placeret direkte ud for sagsøgers ejendom, hvilket har påvirket den direkte adgang til ejendommen, således at adgangen ofte dagligt har været fuldkommen blokeret, ligesom udsynet til ejendommen for gående fra Nørreport mod Kultortvet har været ikkeeksisterende.

Sagsøgers ejendom har således i det hele været "gemt væk" bag arbejdspladsen, hvilket - som anført af sagsøgte - ikke var tilfældet i Fjeld & Fritid-sagen.

#### Marmorkirke-sagen

For så vidt angår den af sagsøgte nævnte Marmorkirke-sag, jf. bilag X og Ø, bestrides det ligeledes, at denne er direkte sammenlignelig med nærværende sag, herunder både hvad angår arbejdes omfang, varighed og karakter.

I marmorkirke-sagen blev ejendommen således for det første anvendt som kontorbygning. Endvidere vendte en stor del af ejendommens facade væk fra byggepladsen, hvorfor denne ikke var berørt af støj fra anlægsarbejderne. Der var således fortsat mulighed for at åbne vinduer mod St. Kongensgade samt mod gården.

Herudover blev der i sagen lagt vægt på, at der hele tiden havde været passage til ejendommen. I nærværende sag har der - grundet placeringen af indgangen til byggepladsen direkte foran sagsøgers ejendom - reelt ikke været passage til denne.

Endelig blev der i sagen lagt vægt på, at den ene lejer indgik fusion et par måneder efter opsigelsen af lejemålet, hvorfor opsigelsen ikke alene havde været begrundet i gener fra anlægsarbejderne.

*Banedanemark* har i påstandsdokumentet anført følgende:

#### Overordnede anbringender

Det gøres overordnet gældende, at sagsøgeren ikke har påvist et grundlag for, at Banedanmark kan pålægges at betale det påståvnte beløb.

Banedanmark gør i første række gældende, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet.

I anden række gør Banedanmark gældende, at der ikke er dokumenteret et relevant økonomisk tab svarende til det påståvnte

beløb, samt at der ikke foreligger den fornødne kausalitet og adækvans mellem generne ved byggeriet af Metrotrappen og det påståede tab.

I tredje række gør Banedanmark gældende, at principper som tabsbegrænsning og fradrag for fordele i øvrigt begrænser retten til erstatning for eventuelt tab.

Den naboretlige tålegrænse er ikke overskredet

Nærværende sag omhandler midlertidige gener som følge af anlæggelsen af Metrotrappen, et anlæg af almen samfundsmæssig værdi på et offentligt vejareal. Arbejdet udføres på lovmæssigt grundlag, jf. aktstykke nr. 62 (bilag 1), og i øvrigt i henhold til gældende regler og tilladelser.

Det bestrides, at anlægsarbejdet i denne sag har medført, at den naboretlige tålegrænse er overskredet.

Fastlæggelsen af tålegrænsen indebærer, at der skal foretages en konkret rimelighedsvurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens karakter og beliggenhed og områdets karakter i øvrigt.

Efter den ledende Højesteretsdom for så vidt angår erhvervsdrivendes retsstilling ved midlertidige ændringer i vejadgangsforholdene, UfR 1976.86 H (Lyngbyvejsagen), må det påvises, at anlægsarbejdet har påført sagsøgeren *"helt ekstraordinære ulemper ved vanskeliggørelsen af adgangen til butikkerne"*.

Vedrørende generens karakter og omfang bemærkes, at - uanset anlægsperioden for metrotrappens etablering er blevet forlænget og således samlet set forventes at vare fra marts 2013 til årsskiftet 2015/2016 (2 år og 9 måneder) - er der utvivlsomt tale om en relativ kort anlægsperiode sammenholdt med andre store infrastrukturprojekter i indre by. Dette gælder eksempelvis etableringen af den første Metro, hvor anlægsarbejdet varede 5 år og 9 måneder (jf. bl.a. UfR2002.1152Ø om Ullerichs Konfektion), samt det nuværende arbejde med etableringen af Cityringen, der startede i 2010 og forventes at være færdigt i 2018, og således kommer til at vare i 8 år (jf. bl.a. Ekspropriationskommissionens kendelse af 13. februar 2013 om Ejendomsselskabet St. Kongensgade 88 A/S (bilag X)).

Byggepladsen har på intet tidspunkt været placeret direkte foran sagsøgerens ejendom, og der har i hele perioden været fornøden vejadgang, ligesom lejemålet har været synligt.

Endvidere bemærkes, at generne fra anlægsarbejderne har varieret betydeligt gennem perioden.

I perioden fra marts 2013 til 10. juni 2013 var byggepladsen indrettet således, at der var mindst en 3 meter bred passage langs facaden ved Frederiksborggade 12 og 14, som var hovedfærdselsåren for de gående, mens der langs den modsatte facade var en maksimalt 1,5 meter bred passage, jf. bilag 5 og bilag G. 1-G.3. I denne periode kunne kunder således passere direkte forbi facaden på forretningerne på venstre side af Frederiksborggade set fra Nørreport Station, herunder sagsøgerens ejendom.

Den 10. juni 2013 blev byggepladsen flyttet til sin nuværende og endelige placering i modsatte side af Frederiksborggade, men fortsat ud for Frederiksborggade 12 og 14. Placeringen svarer til logistikplan 3 (bilag F), og pladsen havde på dette tidspunkt et trådhegn som byggehegn, jf. bilag J. Trådhegnet blev herefter i perioden 24. juni 2013 til 5. august 2013 udskiftet til det nuværende pladehegn, der er 3,5 meter højt, jf. bilag K.1-K.2.

Byggepladsen har således i hele perioden, dvs. fra marts 2013 til nu, været placeret ud for Frederiksborggade 14 og 12, men ikke ud for Frederiksborggade 10, jf. bilag E, F, G, H, J og K.

Det bestrides, at der i forlængelse af byggepladsen foran en del af sagsøgerens ejendom, dels er afspærringer, dels parkeres biler, som skulle have hindret udsyn og eksponering samt besværliggjort

adgangen til lejemålet i en grad, der overstiger den naboretlige tålegrænse.

Banedanmark har som altovervejende udgangspunkt ikke biler parkeret foran Frederiksborggade 10, og dette udgangspunkt fraviges kun i tilfælde, hvor det er helt uundgåeligt, og da kun i korte perioder, hvilket ikke medfører, at den naboretlige tålegrænse er overskredet.

Den af sagsøgeren fremlagte fotodokumentation af parkerede biler (bilag 6 og bilag 16) viser alene forholdene på tidspunktet, hvor det pågældende billede blev taget, hvilket ikke godtgør, at den naboretlige tålegrænse er overskredet. Hertil kommer, at en del af bilerne ikke har ærinde på byggepladsen, og derfor ikke kan tilskrives Banedanmarks forhold.

Det bemærkes i øvrigt, at Banedanmark har instrueret entreprenøren i, at arealet foran byggepladsen ikke må bruges til parkering.

Det bestrides endvidere, at det påhviler Banedanmark at dokumentere, at parkerede biler ikke kan tilskrives Banedanmark. Det må være op til sagsøgeren, der påstår at have lidt gener ved forhold, som efter sagsøgerens opfattelse kan tilskrives Banedanmark, at dokumentere, dels at der har været sådanne gener, dels at disse kan tilskrives Banedanmark.

Sagsøgeren har ej heller dokumenteret de påståede gener i form af støv på ejendommens facade. Det er klart, at et byggeri som det omhandlede uundgåeligt vil medføre en vis mængde støv, men generne herved er i hele perioden forsøgt mindsket mest muligt, og sagsøgeren har ikke dokumenteret, at generne i form af støv overstiger den naboretlige tålegrænse. Det bemærkes i øvrigt, at hærværk i form af graffiti ikke har nogen sammenhæng med Banedanmark, ligesom Banedanmark ikke bærer ansvaret herfor.

Det følger af fast rets- og taksationspraksis, at man i bymæssig bebyggelse må være forberedt på, at der vil kunne foregå omfattende bygge- og anlægsarbejder, som vil indebære besværliggørelse af adgangsforhold og medføre gener i form af støj og anden forurening.

Der er i nærværende sag tale om en udlejningsejendom, og det er Banedanmarks opfattelse, at generenes karakter og omfang ikke overstiger, hvad man må være forberedt på at skulle tåle med en beliggenhed på et af Danmarks travleste strøgpasser og i umiddelbar nærhed til et centralt infrastrukturelt knudepunkt, Nørreport Station, jf. også Ekspropriationskommissionens kendelse af 13. februar 2013 om Ejendomsselskabet St. Kongensgade 88 A/S (bilag X).

Det bestrides i den forbindelse, at Højesterets dom trykt i UfR1976.86 H støtter sagsøgerens synspunkt om, at den naboretlige tålegrænse i nærværende sag må anses for overskredet. Der var i sagen tale om gener, der både i omfang, varighed og intensitet afveg væsentligt fra genevirkningerne fra anlægsarbejdet i nærværende sag.

I UfR1976.86H medførte anlægsarbejderne i forbindelse med anlæg af Lyngbyvejen således gener for de omkringliggende forretningsdrivende i form af særdeles vanskeliggjorte adgangsforhold. Fortovet ud for de erhvervsdrivendes ejendomme blev gravet op, og der var i en periode nedrammet spunsvægge, hvor der var 7-8 meter fra anlægsarbejderne til forretningerne. I forbindelse med etablering af ankre til spunsvæggen beslaglagde arbejdet hele arealet mellem forretningerne og spunsvæggene bortset fra en smal gangsti. Anlægsarbejderne varede i ca. 3 et halvt år.

Som anført har byggepladsen på intet tidspunkt i nærværende sag været placeret ud for sagsøgerens ejendom, og der har i hele anlægsperioden været direkte adgang til ejendommen fra Frederiksborggade. At indgangen til byggepladsen er placeret på

den side af pladsen, der vender mod Frederiksborggade væk fra Nørreport Station, og altså på den del af Frederiksborggade, hvor sagsøgerens ejendom er beliggende, ændrer ikke herpå.

Det bestrides også, at Østre Landsrets dom trykt i UfR2002.1152Ø (Ullerichs Konfektion) er direkte sammenlignelig med denne sag med hensyn til arbejdernes omfang, varighed og karakter.

Som allerede nævnt varede anlægsperioden i forbindelse med etableringen af den første Metro 5 år og 9 måneder, hvilket er 3 år mere end anlægsperioden forventes at vare i nærværende sag, og derfor også utvivlsomt må siges at være væsentligt længere.

I den sag var anlægsarbejderne endvidere placeret direkte foran forretningens facade i en afstand af ca. 8 meter, og arbejdspladsen var omgivet af et 2,5 højt hegn. Arbejdspladsens udformning gjorde, at forretningen var placeret i en form for blindgyde, hvor der kun var adgang fra én gade, og forretningen havde derfor problemer med synlighed. Kunderne var derudover i en del af anlægsperioden for at nå butikken henvist til at passere gennem Grønttorvet, hvor der var vanskeligt at komme frem.

Dette er, som anført, ikke tilfældet i nærværende sag, der derimod har visse lighedspunkter med sagen om naboejendommen til Ullerichs Konfektion, forretningen Fjeld & Fritid, der var beliggende på hjørnet af Frederiksborggade og Rømersgade ved Nørreport station.

Taksationskommissionen afsagde i den sag kendelse den 13. september 2000 (bilag Z), hvorved man stadfæstede Ekspropriationskommissionens kendelse af 7. februar 2000 (bilag Æ).

I den sag var der etableret en midlertidig arbejdsplads ud for lejemålet, hvor der i en afstand af ca. 8 meter fra ejendommen var placeret et ca. 2,5 meter højt hegn omkring arbejdspladsen. Arbejdspladsen skulle være etableret ud for forretningen i 4-5 år (efter ledningsarbejdernes gennemførelse). Der var i hele perioden adgang til forretningen.

Arbejdspladsen medførte, at udsynet til forretningen forværredes, sådan at gående fra den ene side først ud for forretningen ved Rømersgade fik udsyn til denne, mens udsynet for gående trafik fra den modsatte side ikke var spærret.

Ekspropriationskommissionen kom frem til, at den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet og lagde i den forbindelse vægt på, at forretningens direkte adgangsforhold ikke ændredes, og at der var fornøden vejadgang. Ekspropriationskommissionen lagde i forhold til vurderingen af generenes intensitet og omfang vægt på, at udsynet til forretningen nok havde været nedsat væsentligt for gående, der passerede fra grønttorvet fra Nørrevold, men at forretningen kunne ses, når man når frem til Rømersgade, og at udsynet for færdsel i modsat retning ikke var spærret.

Kommissionen fandt ikke, at forholdene vedrørende naboejendommen, Ullerichs Konfektion, var sammenlignelige med sagen for Fjeld & Fritid, idet sidstnævnte ikke i nær samme omfang var "gemt væk" bag arbejdspladsen.

Taksationskommissionen stadfæstede Ekspropriationskommissionens kendelse på baggrund af de samme grunde.

Det bestrides, at ejendommen i nærværende sag har været "gemt væk" bag byggepladsen.

Ekspropriationskommissionen har ved kendelse af 13. februar 2013 (bilag X) endvidere truffet afgørelse i en tilsvarende sag om Ejendomsselskabet St. Kongensgade 88 A/S vedrørende samme type erstatningskrav som i nærværende sag, og kommissionen kom også i den sag frem til, at den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet.

Ekspropriationskommissionens afgørelse blev stadfæstet af Taksationskommissionen ved kendelse af 13. september 2013 (bilag Ø).

Der er således så vidt ses ikke eksempler på, at de takserede myndigheder på naboretligt grundlag har tilkendt erstatning i tilsvarende sager vedrørende udlejningsejendomme, hvor kravet relaterer sig til mistede lejeindtægter.

Der er fornøden vejadgang

Den naboretlige tålegrænse må i øvrigt ses i lyset af princippet i vejlovens § 48, stk. 3, (tidligere vejlovens § 69, stk. 2), hvorefter ejendomme har retskrav på fornøden vejforbindelse, men ikke en beliggenhedsfordel i forhold til offentlig vej, bebyggelse, lokalitet eller hidtidig kundekreds.

Kravet i vejlovens § 48, stk. 3, om fornøden vejadgang er således udtryk for et almindeligt naboretligt princip, der også finder anvendelse ved andre anlægsarbejder end dem, som er direkte nævnt i § 48, stk. 1 (anlæg og ombygning af veje), samt i forhold til andre myndigheder end vejbestyrelsen, når de pågældende myndigheder varetager almene og offentligtretlige hensyn.

Det er således fast praksis hos de takserende myndigheder i sager om midlertidige genepåvirkninger fra anlægsarbejder, at kommissionerne indleder med at konstatere, at ”spørgsmålet om, hvorvidt ejeren eller brugeren har krav på erstatning, for det første må afgøres på baggrund af en vurdering af, hvorvidt der har været - og fortsat vil være - fornøden adgang til offentlig vej under anlægsarbejdets udførelse, jf. *princippet* i lov om offentlige veje § 69, stk. 2 (i dag § 48, stk. 3), jf. eksempelvis Ekspropriationskommissionens kendelse af 13. februar 2013 om Ejendomsselskabet St. Kongensgade 88 A/S (bilag X).

Banedanmark gør gældende, at spørgsmålet om fornøden vejadgang er et element i den naboretlige vurdering, der har betydning, når det skal vurderes, om tålegrænsen må anses for overskredet, og i nærværende sag er der i hele anlægsperioden - og også fremover - fornøden vejadgang til sagsøgerens ejendom i overensstemmelse med princippet i vejlovens § 48, stk. 3.

Sagsøgeren har ikke påvist, at adgangen til lejemålet er forringet i en grad, der overstiger den naboretlige tålegrænse. Byggepladsen er ikke placeret direkte foran sagsøgerens ejendom, og der har gennem hele perioden været den fornødne vejforbindelse og adgang til sagsøgerens ejendom, der på intet tidspunkt har været lukket inde bag byggepladsen.

Det bestrides i den forbindelse, at ejendommen i sin helhed kan siges at have været lukket inde bag byggepladsen, har befundet sig i en form for blindgyde eller har været ”gemt væk” bag arbejdspladsen, som angivet af sagsøgeren.

Erstatningskravet

Sagsøgeren har nedlagt en påstand om betaling af den lejerabat, der forventes at have skulle været indrømmet en lejer for at formå lejemålet udlejet i perioden 1. april 2014 til genudlejningen skete pr. 15. januar 2015, samt den lejerabat, der er indrømmet den nye lejer i perioden 15. januar 2015 til 1. juli 2015.

Som anført, er det først og fremmest Banedanmarks opfattelse, at sagsøgeren ikke har krav på erstatning i nærværende sag.

I tilfælde, hvor den naboretlige tålegrænse er overskredet, er det en betingelse for at få erstatning, at de øvrige erstatningsbetingelser er opfyldt, herunder at der skal være et økonomisk tab, som har den fornødne årsagssammenhæng til de midlertidige gener, samt at dette tab er adækvat.

Det tilkommer sagsøger at godtgøre, at betingelserne for at tilkende erstatning er opfyldt. Sagsøger har ikke dokumenteret, at det økonomiske tab i form af mistet avance på lejeindtægt har direkte årsagssammenhæng med de midlertidige gener ved

byggeriet, der oversteg den naboretlige tålegrænse, og endnu mindre at dette var en påregnelig følge heraf.

I tilfælde af, at retten måtte komme frem til, at sagsøgeren har krav på erstatning på naboretligt grundlag, gør Banedanmark gældende, at sagsøgeren under alle omstændigheder kun har krav på erstatning for den del af tabet, der overstiger den naboretlige tålegrænse.

Det fastholdes, at sagsøgeren ikke har dokumenteret, at den tidligere lejers opsigelse af lejemålet skyldtes gener fra byggeriet af Metrotrappen.

Den tidligere lejer, Jensen Deli A/S, var medejer af Subway Frederiksborggade A/S. Jensen Deli A/S fremlejede lejemålet til Subway Frederiksborggade A/S, der drev restaurationsvirksomhed herfra.

Subway Frederiksborggade A/S blev taget under konkursbehandling ved dekret af 19. maj 2014 (bilag Q) på baggrund af begæring modtaget den 2. maj 2014. Det fremgår af artikel fra Metro Express 6. juni 2014 (bilag R), at konkursen var en følge af, at Subway Frederiksborggade A/S ikke kunne betale sine udgifter til Jensens Deli A/S. Det fremgår ligeledes heraf, at Subway i Vejle, Sønderborg, Aalborg og Odense tidligere er gået konkurs, ligesom afdelingerne i Århus og Hundige var lukket et par måneder tidligere. Der er på nuværende tidspunkt ifølge Subway Danmarks hjemmeside alene tre Subway restauranter tilbage i landet.

Det fremgår af regnskaber for Subway Frederiksborggade A/S for årene 2009/2010, 2011 og 2012 (bilag S-U), at selskabet siden stiftelsen 10. august 2009 har haft underskud på resultatopgørelsen. Dette underskud er forøget fra ca. kr. 800.000-870.000 i 2009/2010 og 2011 til knap kr. 2,7 mio. i 2012. Det fremgår af årsrapporten for 2012, at selskabets kapital var tabt pr. 31. december 2012.

Subway Frederiksborggade A/S var således allerede inden påbegyndelse af anlægsarbejdet i marts 2013 i væsentlige økonomiske vanskeligheder, og har på intet tidspunkt haft overskud på driften. De økonomiske vanskeligheder har naturligvis haft effekt på medejerens Jensens Deli A/S, hvis formål er at fremleje to erhvervsjendomme, herunder Frederiksborggade 10, hvilket fremgår af selskabets årsrapport for 2012 (bilag V).

Det fremgår heller ikke af Banedanmarks korrespondance med Subway Frederiksborggade A/S (bilag N-bilag P), at klagerne angik forhold af relevans for erstatning på naboretligt grundlag. Det fremgår af korrespondancen, at klagepunkterne angik forhold uden for byggepladsen, herunder påstået parkering af biler samt opbevaring af byggematerialer m.v. foran ejendommen Frederiksborggade 10 samt facadevirkning. Som tidligere angivet, havde Banedanmark ikke - eller kun i yderst begrænset omfang og tidsrum - biler parkeret uden for byggepladsen, og gener ved parkerede biler i en grad, der overstiger tålegrænsen, kan derfor under alle omstændigheder ikke tilskrives Banedanmark.

Hverken Subway Frederiksborggade A/S eller Jensens Deli A/S har kontaktet Banedanmark med henblik på etablering af reklameforanstaltninger for at henvise kunder til butikken under anlægsfasen. Sådanne tiltag blev iværksat for butikken beliggende på Frederiksborggade 12 på baggrund af drøftelser mellem Banedanmark og butiksejeren. Banedanmark har ved sine løbende naboorienteringer (bilag A, bilag B, bilag F, bilag H, bilag M og bilag Y) stillet sig til rådighed for spørgsmål og drøftelser med naboerne til byggeriet.

Det fastholdes desuden, at det ikke kan anses for godtgjort, at manglende genudlejning skyldtes gener ved anlægsarbejderne til metrotrappen.

Beskrivelsen i skønsrapporten af 28. maj 2015 af lejemålets synlighed kan ikke anses for dokumentation for, at manglende genudlejning skyldes gener fra byggeriet.

Allerede det faktum, at lejemålet nu er udlejet og ibrugtaget inden anlægsarbejdernes færdiggørelse, jf. bilag 14, taler for, at manglende genudlejning ikke skyldes anlægsarbejderne. Det fremgår ligeledes af fotomaterialet i bilag 16, at der er udeservering foran lejemålet, hvorfor arealet foran lejemålet altså konkret anvendes af lejerer, selvom byggeriet endnu ikke er færdiggjort.

Hertil bemærkes, at der er mange ledige erhvervslokaler i København, og det faktum, at lejemålet har været ledigt i en periode dokumenterer ikke, at genudlejning har været umuliggjort på grund af anlægsarbejderne. Der er således generelt sket en afmatning af ejendomsmarkedet, der også har ramt udlejningsejendomme, jf. også sagen om Ejendomsselskabet Store Kongensgade 88 (bilag X og Ø).

Der henvises i den forbindelse ligeledes til uddrag af Oline-ED statistikker fra 2. kvartal 2013 til 3. kvartal 2015 (bilag Å). Erhvervsportalen Oline.dk, der er Danmarks største portal for erhvervs ejendomme og erhvervslokaler til salg og leje, og Brancheorganisationen Ejendomsforeningen Danmark er samarbejdspartnere på statistikken. Statistikken viser udviklingen i antallet af ledige kvadratmeter for kontor-, detail- samt lager- og produktionslokaler. Statistikken indeholder en opgørelse over ledige erhvervslokaler angivet i kvadratmeter, hvoraf fremgår, at der i København by i perioden har været mellem ca. 466.000 m<sup>2</sup> og ca. 604.000 m<sup>2</sup> ledige erhvervslokaler, heraf mellem 31.000 m<sup>2</sup> og 42.000 m<sup>2</sup> ledige erhvervslokaler til detailhandel.

Det bestrides, at lejemålet i nærværende sag ikke kan inddrages i ovenstående statistik, da den efter sagsøgerens opfattelse må opfattes som et "strøglejemål". Statistikken omfatter ledige erhvervslokaler i København by, herunder erhvervslokaler til detailhandel, og sagsøgerens lejemål er ikke udelukket fra denne statistik på grund af sin beliggenhed på en gågade.

Det fastholdes også, at det ikke kan anses for godtgjort, at sagsøgeren i tilstrækkelig grad har forsøgt at minimere sit tab ved genudlejning.

Det kan ikke med den fremlagte formidlingsaftale med ejendomsmæglerfirmaet Absalon & co. (bilag 15) anses for godtgjort, at sagsøgeren har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt. Det fremgår af aftalen, at lejemålet søges udlejet for min. kr. 1.200.000 i årlig leje, men indtil videre udbydes for kr. 1.360.000 i årlig leje. Det fremgår således ikke, at der, hvis udlejning på disse vilkår ikke var umiddelbar mulig, kunne aftales en midlertidig lejenedsættelse, indtil metrotrappen stod færdig.

Det bemærkes, at huslejenedsættelse er udtryk for en forretningsmæssig disposition, og et tab som følge heraf kan ikke automatisk overvæltet på Banedanmark.

Sagsøgeren har således på eget ansvar og for egen regning ved genudlejning af lejemålet meddelt lejerer huslejenedsættelse (bilag 14, side 6, § 7), og der er ikke i lejekontrakten indsat bestemmelser om genforhandling af huslejen i anlægsperioden, jf. sagen om Ejendomsselskabet Store Kongensgade 88 (bilag X og Ø).

Med sagsøgerens genudlejning af lokalerne pr. 15. januar 2015, jf. bilag 14, bemærkes også, at perioden, hvor sagsøgerens ejendom ikke har været udlejet, begrænser sig til 9 en halv måned. Selv hvis perioden, hvor sagsøgeren har indrømmet den nye lejer lejenedsættelse, medregnes, har perioden for sagsøgerens påståede tab højst været i 1 år og 3 måneder. Også den meget begrænsede tidsmæssige udstrækning af sagsøgerens påståede tab taler derfor for, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet.

Endelig gøres det gældende, at der i nærværende sag er grundlag for at foretage fradrag for den særlige fordel, som sagsøgeren opnår

med en beliggenhed umiddelbart foran op- og nedgangen til den nye metrotrappe, hvilket i overensstemmelse med fast praksis kan ske på ulovbestemt grundlag.

Skønsmanden angiver i syns- og skønserklæringen af 28. maj 2015 som svar på spørgsmål 5, at den forventede markedsleje efter metrotrappens færdiggørelse anslås til kr. 1.443.000 p.a. Dette udgør en stigning på kr. 140.500 p.a. i forhold til skønsmandens anslåede lejeværdi pr. april 2014 uden hensyntagen til anlægsarbejderne (kr. 1.302.500, spørgsmål 1). Det må således også af denne grund antages, at sagsøgeren får en særlig fordel ved sin beliggenhed umiddelbart foran nedgangen til metrotrappen, der kan udmønte sig i en ikke uvæsentlig lejeforhøjelse.

Parterne har i det væsentligste procederet i overensstemmelse hermed.

## Retten begrundelse og afgørelse

### Lejemålet

Ejendommen beliggende Frederiksborggade 10 består af tre erhvervslejemål, hvor kælderens, stuen og første sal udgør ét samlet restaurationslejemål. Anden og tredje sal er indrettet til kontor. Sagen vedrører kun restaurationslejemålet. Lejemålet var forud for sagens anlæg indrettet som restauration og er det stadig. Lejemålet er beliggende på strækningen mellem Nørreport og Kultorvet og på venstre side, når fodgængere kommer fra Nørreport Station.

I forhold til byggepladsen, der blev etableret ud for blandt andet Frederiksborggade 12 (Invasion-lejemålet), er det omhandlede lejemål det sidste lejemål inden byggepladsen begyndte i højre side af Frederiksborggade set fra Kultorvet.

Lejemålet blev med virkning fra den 1. april 2007 udlejet til Danske Familierestauranter A/S med henblik på anvendelse til café og restaurant til en årlig leje på 1.150.000 kr. Fra lejemålet blev der forud for metrotrappebyggeriets påbegyndelse og frem til den 1. april 2014 drevet en Subway-forretning, hvorfra der efter et amerikansk koncept blev solgt blandt andet sandwich og salater. Lejer opsagde lejemålet til fraflytning den 1. april 2014.

Efter skønserklæringen lægger retten til grund, at området på grund af beliggenheden på en gågade og tæt på Nørreport Station har en meget høj fodgængerfrekvens, og at lejemålet grundet disse forhold særligt tiltrækker virksomheder inden for "convenience shopping"-segmentet, hvilket er butikker, der sælger visse dagligvarer i form af snacks, slik, øl, sodavand, aviser mv. og restaurantkoncepter inden for fastfood.

Lejemålet blev via et professionelt udlejningsfirma forsøgt genudlejet, og lejemålet blev genudlejet med virkning fra 15. januar 2015 til restaurant/café/kaffebar til en årlig leje på 1.360.000 kr. og med en lejerabat på 53.333,33 kr. pr. måned, der blev modregnet i den månedlige leje. Ifølge lejekontrakten blev lejerabatten ydet "indtil etableringen af trappen til Nørreport på Frederiksborggade er færdiggjort, dog senest indtil den 1. juli 2015."

### Metrotrappebyggeriet

På baggrund af de fra Banedanmark udsendte informationskrivelser om byggeriets gang og bevisførelsen i øvrigt lægger retten følgende til grund:

Byggeriet omfatter en forlængelse af den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station og etablering af adgang til denne tunnel via trappe og rulletrappe fra gågadedelen af Frederiksborggade. Totalbudgettet udgjorde ved byggeriets start ca. 157 mio. kr.

I begyndelsen af marts 2013 blev arbejdet påbegyndt i højre side af Frederiksborggade set fra Nørreport Station med opbrydning af belægningen og omlægning af underjordiske ledninger. I

forsommeren 2013 blev den endelige byggeplads i venstre side af Frederiksborggade fra Nørre Voldgade til Frederiksborggade 12 etableret. I højre side set fra Nørreport Station var der herefter en ca. 4 meter bred passage til fodgængere, men ingen passage forbi byggepladsen i venstre side. Der blev endvidere etableret støttevægge, der skulle sikre den kommende udgravning.

Lejemålet var efter etableringen af et højt pladehegn rundt om byggepladsen i sommeren 2013 ikke synligt for fodgængere, der kom fra Nørreport Station, før byggepladsen var passeret. Al kørsel til og fra byggepladsen med lastbiler og andre håndværkerbiler foregik via Rosenborggade og forbi Frederiksborggade 10 og måtte ikke foregå fra Nørre Voldgade.

I august 2013 blev der flyttet en 28 meter høj boremaskine ind på pladsen til brug for boring og støbning af 180 betonpæle, der skal danne væggen rundt om byggegruben. Boremaskinen blev fjernet i september 2013. Herefter skulle der etableres en bundplade i den dybe del af byggegruben, og i den forbindelse blev der etableret et fryseanlæg på byggepladsen til brug for frysning af jorden for at sikre mod vandindstrømning.

I oktober 2014 gik Banedanmark i gang med at grave en 26 meter lang tunnel. Arbejdet blev forsinket, idet der strømmede vand ind i byggegruben, hvilket blev meddelt i februar 2015 til naboerne. Metrotrappen forventes at stå færdig ultimo 2015.

Efter bevisførelsen, herunder projektchef Christian Iversens forklaring, lægger retten til grund, at det var et kompliceret projekt, at byggepladsen i forhold til byggeriets omfang var alt for lille, at der ikke var plads til oplag på byggepladsen, og at betonbiler og andre lastbiler grundet byggepladsens størrelse i et vist omfang har måttet holde delvis uden for byggepladsen, hvilket vil sige ud for lejemålet.

Retten finder det endvidere efter bevisførelsen om byggeriets omfang, herunder billedokumentationen, godtgjort, at håndværkere, der havde opgaver på byggepladsen, i vidt omfang har parkeret uden for byggepladsen og dermed ud for lejemålet, hvilket har hindret udsynet til lejemålet for fodgængere, der kom både fra Nørreport Station og Kultorget og vanskeliggjort adgangen til lejemålet.

### **Retten vurdering af om den naboretlige tålegrænse er overskredet**

Lejemålet er beliggende centralt i København og tæt på Nørreport Station, hvor man som forretningsdrivende må forvente og tåle, at der kan foregå ganske omfattende offentlige arbejder uden, at der skal ydes erstatning herfor.

Retten finder imidlertid, at metrotrappebyggeriet, hvor byggepladsen i over 2 ½ år har ligget på selve gågaden lige op til lejemålet, og hvor der dagligt forud for byggeriets påbegyndelse passerede ca. 39.000 fodgængere i tidsrummet kl. 7-24, både med hensyn til intensitet og varighed går ud over, hvad Ejendomsselskabet som ejer af et forretningslejemål med en facade i stueplan ud mod en sådan gågade er forpligtet til at tåle.

Retten har ved vurderingen særligt lagt vægt på, at bygherren af hensyn til Ny Nørreport-projektet blev pålagt, at al arbejdet med udgravningen skulle foregå fra Frederiksborggade og ikke fra Nørre Voldgade, ligesom al trafik af lastbiler med beton, jord, byggematerialer, anlægsdele mv. i øvrigt skulle foregå via Rosenborggade, hvilket har medført megen tung trafik forbi lejemålet, idet indgangen til byggepladsen var placeret næsten lige op til lejemålet. Endvidere har retten lagt vægt på, at byggepladsen i forhold til projektets størrelse var alt for lille, hvilket medførte betydelige gener, herunder i form af parkering af biler og aflæsning mv. uden for byggepladsen og dermed lige ud for lejemålet. Lejemålet kunne ikke ses af de fodgængere, der kom fra Nørreport

Station grundet det høje pladehegn rundt om byggepladsen. De store lastbiler og de parkerede biler har periodevis yderligere vanskeliggjort adgangen til lejemålet for fodgængere.

Efter skønserklæringen, skønsmændens forklaring, Stig Dørlers forklaring og bevisførelsen i øvrigt lægger retten endvidere til grund, at lejemålet uden metrotrappebyggeriet har en særdeles attraktiv beliggenhed, at tomme lejemål på strøggaderne i København ikke forekommer, hvis lejeniveauet er realistisk, at lejemålet hurtigt blev forsøgt genudlejet via en professionel erhvervsmægler, men at genudlejningen var vanskelig grundet metrotrappebyggeriet, hvorfor ingen "normale" lejere til et lejemål af den type turde binde an med lejemålet, inden metrotrappebyggeriet stod færdigt.

Efter bevisførelsen finder retten, at metrotrappebyggeriet har været en i hvert fald medvirkende årsag til, at lejemålet blev opsagt af den daværende lejer med virkning fra 1. april 2014. Lejemålet stod tomt fra 1. april 2014 til den 15. januar 2015. Ved genudlejningen blev der ydet en betydelig lejerabat frem til den 1. juli 2015, hvor byggeriet efter den dagældende tidsplan skulle have stået færdigt.

Det lægges på baggrund af skønserklæringen til grund, at lejemålet kun kunne udlejes med en lejerabat på mellem 50 og 60 procent, og at den årlige leje pr. 1. april 2014 uden hensyntagen til ombygningsarbejder ville have udgjort 1.302.500 kr.

Retten finder det på ovennævnte baggrund godtgjort, at der grundet metrotrappebyggeriet har været et betydeligt lejetab frem til den 1. juli 2015. Efter en samlet bedømmelse, herunder at det ikke kan udelukkes, at der ved genudlejning - selv hvis der ikke havde været et metrotrappebyggeri - vil opstå en vis tomgang, fastsættes lejetabet med udgangspunkt i det oplyste om markedsløjen uden metrotrappebyggeriet og de nødvendige lejerabatter skønsmæssigt til 500.000 kr. Retten har endvidere tillagt det betydning, at det kan være muligt at opnå en højere leje, når metrotrappebyggeriet står færdigt.

Henset til sagens omfang og udfald skal Banedanmark betale sagens omkostninger som nedenfor bestemt.

Skønsmkostningerne udgør 26.400 kr. med tillæg af moms. Heraf har Banedanmark afholdt 15.840 kr. med tillæg af moms, og Ejendomsselskabet, der er momsregistreret, 10.560 kr. med tillæg af moms.

Ejendomsselskabet er tilkendt retsafgift med 12.300 kr. af det vundne beløb, passende beløb til dækning af udgift til advokatbistand med 55.000 kr. og 10.560 kr. til dækning skønsmkostninger.

### **Thi kendes for ret**

Banedanmark skal inden 14 dage betale 500.000 kr. til Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS med tillæg af procesrente fra den 6. oktober 2014 til betaling sker.

Banedanmark skal endvidere betale sagens omkostninger til Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS med 77.860 kr.

De idømte sagsomkostninger forrentes efter rentelovens § 8a.

### **Østre Landsrets dom 28. april 2017 i 8. afd. nr. B-122-16**

(landsdommerne M. Lerche, Bo Østergaard og Marie Louise Tønne (kst.))

Københavns Byrets dom af 4. januar 2016 (BS 43C-4801/2014) er anket af Banedanmark med påstand om frifindelse.

Indstævnte, Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS, har nedlagt påstand om, at Banedanmark skal betale 808.906,23 kr. eksklusive moms, det vil sige 1.011.132,79 kr. inklusive moms, til

Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS med tillæg af procesrente fra sagens anlæg, subsidiært stadfæstelse af byrettens dom.

### Supplerende sagsfremstilling

Der er for landsretten fremlagt yderligere dokumenter, herunder blandt andet en oversigt over arbejdsopgaver udført i anlægsperioden med tidsangivelser for de enkelte arbejdsopgaver samt yderligere fotos af blandt andet byggepladsen i Frederiksborggade.

### Forklaringer

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af Claus Heinze. Endvidere har Bjarke Rahbek Nilsson og Henning Jensen afgivet forklaring.

*Claus Heinze* har forklaret blandt andet, at han som ejendomsadministrator hos Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS forestår opgaver vedrørende drift, vedligehold, ombygning og udlejning af ejendomsselskabets ejendomme på Sjælland. Ejendommen Frederiksborggade 10 blev erhvervet i 2005. Det indgik i aftalen med den nye lejer, Daily, at ejendomsselskabet skulle forestå, at gulvet i lejemålets stueetage blev bragt i niveau med gaden. Dette er generelt et ønske hos butiksejere. Ejendomsselskabet havde udgifter på et par hundrede tusinde kroner til den aftalte indretning af lejemålet, hvilket ikke er sædvanligt, idet ejendomsselskabets butiksejers mål normalt udlejes som beset. Lokalerne er nu udlejet til Shawarma Factory efter Dailys afståelse af lejemålet i august 2016. Der har i de sidste mange år ikke i øvrigt været tomgang i ejendomsselskabets butiksejers mål på Strøget.

Der er mange ombygninger på Strøget. I mange tilfælde indrettes byggepladserne nydeligt med hensyntagen til omgivelserne, hvilket ikke var tilfældet i forbindelse med byggeriet af metrotrappen i Frederiksborggade. Der lå ofte både skrald og jordaffald omkring byggepladsen, og pladehegnet var dækket med graffiti og forskellige plakater.

*Bjarke Rahbek Nilsson* har forklaret blandt andet, at han er uddannet bygningskonstruktør og nu er ansat i Folketinget. Han var ansat som byggeleder i Banedanmark fra maj 2013 til juli 2015. Han koordinerede metrotrappe-projektet mellem Banedanmark og totalentreprenøren Züblin, og han forestod kontakten med eksterne interessenter, blandt andre Københavns Kommune og brandmyndigheden. Han kom hver dag på byggepladsen og påså, at arbejdet ikke blev påbegyndt før kl. 7. Ny Nørreport-projektet havde projektkontor i samme ejendom som metrotrappe-projektet. Der var tale om to forskellige projektorganisationer, og projekterne havde ikke noget med hinanden at gøre. Det ville ikke have været muligt at slå projekterne sammen. Det var vist af hensyn til brandvejen, at Frederiksborggade ikke blev helt afspærret under byggeriet. Kommunen foretog både anmeldte og uanmeldte tilsyn af byggepladsen og udstedte ingen påbud til bygherren. Så vidt han ved, har kommunen ikke modtaget klager over støj eller parkering ved byggepladsen.

Betonbilerne holdt som udgangspunkt inde på byggepladsen, men i forbindelse med støbning af sekantpælene, hvilket tog en månedens tid, måtte to betonbiler holde lige uden for byggepladsen. Sekantpælemaskinen og senere portalkranen var placeret længere inde på byggepladsen. Der var kun i begrænset omfang oplag på byggepladsen. Porten til byggepladsen, som åbnede indad, var normalt åben i arbejdstiden. Byggepladsen var som udgangspunkt stor nok. Ved ankomst og tilrigning af store maskiner måtte tilstødende dele af Frederiksborggade dog midlertidigt inddrages og afspærres. Dette skete i hvert tilfælde efter aftale med Københavns Kommune og foregik typisk om morgenen eller i weekender og blev hver gang varslet. Lastbiler til byggepladsen

ankom ad Rosenborggade og drejede til venstre og holdt med front mod Kultorvet, indtil en vagtmand gav tegn, hvorefter bilen bakkede ind på byggepladsen, hvor den holdt på brandvejen. Lastbilerne måtte ikke holde lige uden for byggepladsen, og det blev påtalt, hvis det skete. Lastbiltrafikken var intens under arbejdet med sekantpælene og i starten af gravearbejdet. Under gravearbejdet kom der op til ca. 12 lastbiler pr. dag. Han kan ikke sige, hvor mange dage gravearbejdet pågik. Der blev arbejdet i toholdsskift, og der var 10-15 mand på byggepladsen.

Der var ikke indrettet mulighed for parkering foran byggepladsen, men der forekom af- og pålæsning af mandskab og materiel med standsning i tidsrum af nogle minutters eller højst en halv times varighed. Bilerne blev herefter parkeret andetsteds, f.eks. på Israels Plads. Det var en af hans arbejdsopgaver at sørge for, at ingen med tilknytning til byggepladsen parkerede i Frederiksborggade. Han havde ikke bemyndigelse til at påtale andres uvedkommende parkering foran byggepladsen. Fotografiet i ekstrakten side 450 er illustrativt for, hvordan det så ud ved byggepladsen, bortset fra at der endnu manglede dele af hegnet samt porten.

Der blev vandet på byggepladsen for at begrænse støvgenerne, og meget snavsede lastbiler blev spulet, før de forlod pladsen. Københavns Kommune havde ansvar for renholdelse rundt om byggepladsen. Pladehegnet blev malet 4-5 gange under byggeriet. Som statslig virksomhed ønskede Banedanmark ikke reklamer opsat på pladehegnet, men en nærliggende kaffebar blev efter dialog tilbudt at opsætte et banner på hegnet. Der kom nogle anmodninger om rengøring af vinduesrudder, som blev efterkommet. Der var ansat en kommunikationsmedarbejder til at forestå kommunikationen med erhvervsdrivende m.fl. Informationsbreve blev sendt til alle adresser omkring byggepladsen med almindelig post og opsat på hoveddøre. Han ved ikke om informationsbrevene blev sendt til ejer eller lejer af Frederiksborggade 10. Da der kom en ny lejer, blev der etableret udeservering, og de opstillede borde og bænke blev benyttet samtidigt med arbejdet på byggepladsen. Hans samlede oplevelse af projektet var, at det var usædvanligt, men forløb positivt.

*Henning Jensen* har forklaret blandt andet, at han er uddannet akademiingeniør i 1975 og blev ansat hos Züblin i januar 2013. Han var projektleder på metrotrappen og kom på pladsen hver dag i hele byggeperioden. Brandmyndighederne krævede en brandvej ad hele Frederiksborggade i hele byggeperioden, og den planlagte gangbro blev derfor opgivet. Der var ingen sammenhæng mellem Ny Nørreport-projektet og metrotrappe-projektet.

Lastbiler til byggepladsen bakkede ind på pladsen og holdt på brandvejen. Fotografiet i ekstrakten side 450 er illustrativt for, hvordan lastbiler holdt parkeret på byggepladsen. Betonbilerne holdt uden for porten ved den første støbning. Det var ikke en holdbar løsning, og brandvejen blev derfor forlænget, så betonbilerne kunne holde halvt inde på byggepladsen. Det tog en halv times tid for hver bil. Der var en tæt logistik og næsten klokkeslæt på hver enkelt bils tilkørsel. Der var i alt 20-25 støbningsdage i løbet af byggeperioden. Det var begrænsede jordmængder, der skulle køres væk. I gennemsnit drejede det sig måske om to lastbiler om dagen. Der kørte ubetinget flest lastbiler i forbindelse med arbejdet med sekantpæle i august og september 2013. Der var ikke lastbiler alle dage i byggeperioden.

Byggepladsen lå ud for Frederiksborggade 12 og 14. Han vil ikke sige, at byggepladsen var for lille. Det var en bunden opgave at udføre arbejdet på den begrænsede plads. Der var ikke plads til oplag på byggepladsen. Der blev lejet et areal i Sydhavnen til brug herfor, og der var placeret en container til værktøj i Rosenborggade. Züblin havde i hele byggeperioden lejet døgnparkering på Israels Plads. Ingen af entreprenørens biler holdt parkeret uden for

byggepladsen i Frederiksborggade. Håndværkere til pladsen holdt der i forbindelse med af- og pålæsning, men måtte i øvrigt parkere andetsteds.

For at begrænse støjen blev der lagt en gummimåtte under de stålplader, der fungerede som kørevej. Fodgængere kunne uden problemer gå på stålpladerne. Endvidere blev pladehegnet beklædt med rockwoolbatts. Af samme grund blev der anvendt eldrevne kompressorer i forbindelse med tunnelarbejdet. Der skete monitorering af både støj og rystelser. Målingerne viste, at støjen var en smule mindre i byggeperioden end i perioden forud herfor. Der var tæt kontakt med kommunen om trafik, støj og rystelser, og de modtog ingen anmærkninger fra kommunen i den forbindelse.

Der blev brugt vandtåge til at bremse støvet fra byggepladsen. Det var aftalt med Københavns Kommune, at kommunen hver dag sørgede for rengøring af arealerne op til byggepladsen. Der var kun en klage i hele byggeperioden. En forbipasserende havde fået betonstænk på sine sko og modtog en kompensation. Byggepladshegnet blev malet flere gange - måske tre - men det var ikke muligt at holde graffitien nede. Arealerne ud for Frederiksborggade 10 og 7 er under byggeperioden blevet anvendt til udeservering. Porten ind til byggepladsen stod normalt åben. Han vil ikke udelukke, at en let afspærring i forhold til fodgængere nogle dage har været placeret lidt uden for porten, men det har ikke været sædvanligt.

### Procedure

Parterne har for landsretten i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten og har procederet i overensstemmelse hermed.

### Landsrettens begrundelse og resultat

Som anført af byretten er lejemålet beliggende centralt i København og tæt på Nørreport Station, hvor man ifølge retspraksis som forretningsdrivende må forvente og tåle ganske omfattende offentlige arbejder, uden at der skal ydes erstatning herfor.

Arbejdet med etablering af den nye metrotrappe, som gik i gang i marts 2013 og var planlagt at skulle vare indtil udgangen af 2014, blev først færdiggjort i december 2015 og kom således til at strække sig over en periode på 2 år og 9 måneder. Fra juni 2013 og indtil færdiggørelsen i december 2015 grænsede byggepladsen mod syd op til den nordlige ende af lejemålets facade, og indgangen til byggepladsen var placeret ud for lejemålet, således at al trafik til og fra byggepladsen måtte passere forbi lejemålet.

Efter en samlet vurdering af de gener, som arbejdet med metrotrappen har medført med hensyn til begrænset synlighed, lastbilkørsel, parkerede biler samt støj, støv og graffiti, findes det ikke godtgjort, at anlægsarbejdet i varighed og intensitet er gået ud over, hvad Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS var forpligtet til at tåle på et sted som dette. Landsretten har herved navnlig lagt vægt på, at det efter bevisførelsen må lægges til grund, at intensiv trafik af beton- og lastbiler til og fra byggepladsen har været begrænset til perioder af kortere varighed, samt at der ikke er ført bevis for, at der i større omfang har været parkeret biler med tilknytning til byggepladsen foran lejemålet. Landsretten har endvidere lagt vægt på, at synligheden af lejemålet ikke var begrænset for gående i retning fra Kultorvet, og at lejemålet var synligt for gående i retning fra Nørreport, når de havde passeret byggepladshegnet.

Banedanmark er herefter ikke erstatningsansvarlig over for Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS, og Banedanmark frifindes derfor.

Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS skal betale sagsomkostninger for begge retter til Banedanmark med i alt

198.800 kr. Beløbet omfatter 175.000 kr. inklusive moms til dækning af udgifter til advokatbistand, 4.000 kr. til dækning af retsafgift og 19.800 kr. inklusive moms til dækning af udgifter til syn og skøn for byretten. Ved fastsættelsen af beløbet til dækning af udgifter til advokatbistand er der ud over sagens værdi taget hensyn til sagens omfang og varighed.

### Thi kendes for ret

Banedanmark frifindes.

I sagsomkostninger for begge retter skal Ejendomsselskabet af 18. juni 1992 ApS inden 14 dage betale 198.800 kr. til Banedanmark.

Sagsomkostningsbeløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.