

# Hvad må man som nabo til Metroen?

Bestemmelser og begrænsninger for  
naboejendomme til Københavns Metro  
i terræn fra Solbjerg station til Vanløse station

## Indhold

3	For Metroens sikkerhed
4	Metroen fra Solbjerg station til Vanløse station
6	Indholdet af servitutbestemmelserne
7	Om servituten
8	Minimering af risiko for større objekter på sporet
15	Gravearbejde
18	Ledninger
20	Bestemmelser for at undgå at personer uforvarende kommer ind på Metroens spor
21	Færdselsret

## For Metroens sikkerhed

### Servitut for sikkerhed

Metroen transporterer dagligt mange mennesker på tværs af København. Det skal foregå så sikkert og trygt som muligt for Metroen og dens brugere.

Det er hovedårsagen til, at naboejendommene til Metroen er pålagt en servitut. Formålet er at sikre, at der ikke foregår aktiviteter på naboejendommene, der nedsætter sikkerheden for Metroen og dens brugere.

Servitutten indeholder også bestemmelser med det formål at undgå, at man uforvarende kan komme over banehegnet og ind på Metroens spor.

Endelig indeholder en anden servitut bestemmelser om færdselsret på en række ejendommene, så det bliver muligt at tilse og vedligeholde Metroens konstruktioner og installationer.

## Metroen fra Solbjerg station til Vanløse station

Solbjerg station er en underjordiske station. De første cirka 110 meter fra Solbjerg station mod vest løber Metroen i en tunnel. Toget kører ud af tunnelen gennem en portal og ud på en åben rampe omgivet af støttemure, hvor banen føres op til terræn. Herefter forløber Metroen som en åben bane først til Lindevang station, derfra på bro over Dalgas Boulevard, videre frem til Flintholm station, over Grøndals Parkvej på broer og derfra i terræn frem til Vanløse station.

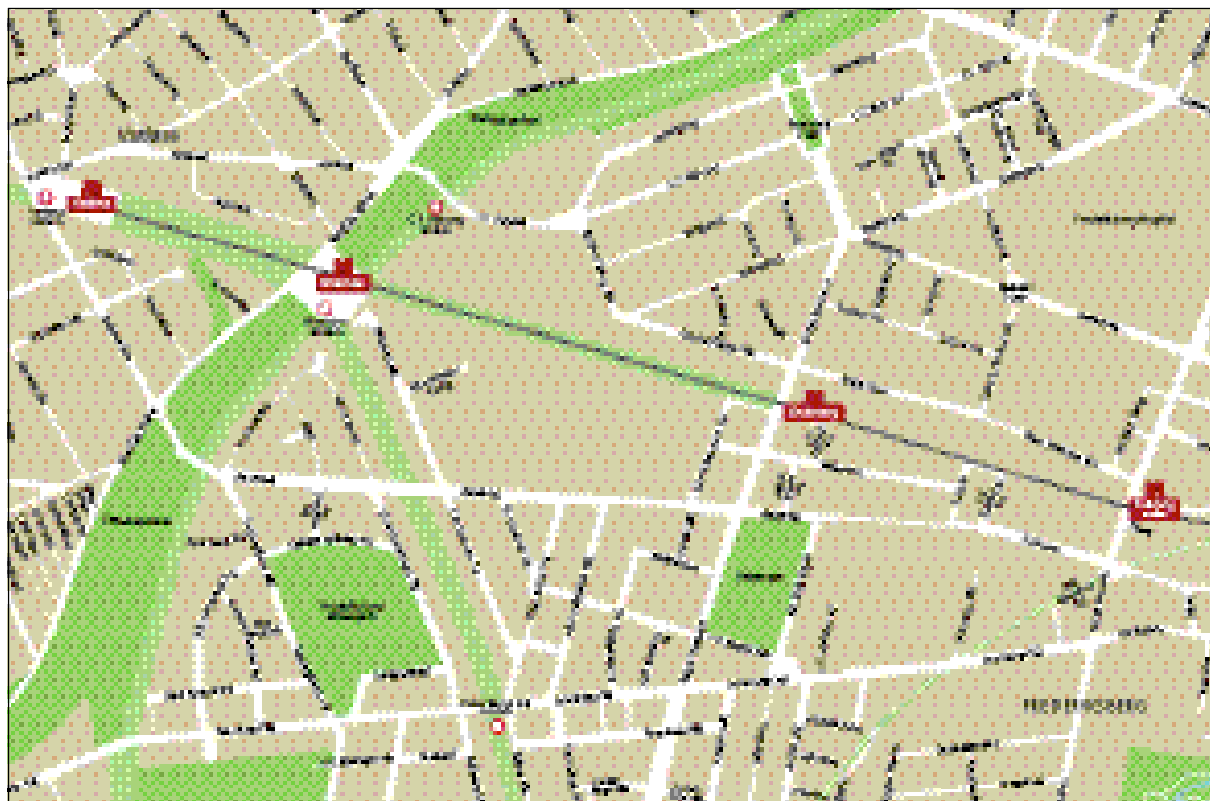
Servitutbestemmelserne for den underjordiske del af Metroen er beskrevet i brochuren "Hvad må man som nabo til Metroen? Bestemmelser og begrænsninger for naboejendomme til den underjordiske del af Københavns Metro".

For de tre ejendomme langs rampen gælder specielle bestemmelser, som ikke er omtalt her.

For Ringbanen, der krydser Metroen på Flintholm station, kommer der også servitutter. Disse servitutter kan betyde yderligere begrænsninger for naboejendommene til denne station.

Metroens forløb

Figur der viser Metroens forløb fra Solbjerg til Vanløse



## Banehegn

Metroen er indhegnet med et banehegn, der skal forhindre, at nogen uforvarende kommer ind på banen. Formålet med dette er dobbelt: at undgå, at nogen bliver ramt af et tog samt undgå, at nogen kommer i berøring med den strømførende tredjeskinne, der forsyner Metrotogene med strøm. Det udgør en ekstra fare i forhold til tidligere elektrificerede baner i Danmark, for eksempel S-banerne, hvor strømforsyningen sker gennem køreledninger placeret over togene. For at advare mod denne fare er der opsat advarselsskilte med cirka 40 meters mellemrum på banehegnet.

Banehegnet er de fleste steder udført som en gabionsvæg, en indfatningsvæg af sten, der holdes på plads af et kraftigt net af stål. Nogle steder er indhegningen dog udført på anden måde. For eksempel er der på ejendommen matr. nr. 6eg efter ønske fra ejeren et plankeværk, og på nordsiden af banen mellem Grøndals Parkvej og Vanløse station er der et trådhegn.

## Indholdet af servitutbestemmelserne

De bestemmelser, der har betydning for grundejerne på strækningen langs den åbne Metrobane fra portalen ved vestenden af rampen ved Nordre Fasanvej til og med Vanløse station, drejer sig om

- at minimere risikoen for, at større objekter af forskellig karakter falder ned på Metroens areal og afsporer Metrotog eller på anden vis skader tog og passagerer.
- at forhindre, at der på ejendommene langs Metroen udføres gravearbejder, der kan være til fare for Metroen.
- at forhindre, at der langs Metroen lægges ledninger, der kan være til fare for Metroen.
- at forhindre ændringer, der gør det muligt uforvarende at komme ind på banen.
- at sikre adgang til Metroens installationer og konstruktioner.

Forklaringen af servitutbestemmelserne på side 8-19 skal læses sammen med selve servitutteksten.

# Om servituten

## **Ekspropriation og aftaler**

Servituten er pålagt naboejendommene gennem en ekspropriationsforretning.

Vejarealer og andre umatrikulerede arealer er pålagt bestemmelser, der er aftalt mellem Frederiksberg og Københavns Kommuner og Frederiksbergbaneselskabet.

## **Ikke alle ejendomme er omfattet af hele servituten**

Servituten rummer en række begrænsningslinier, hvortil der er knyttet forskellige bestemmelser. Nogle naboejendomme er pålagt nogle af disse bestemmelser, andre dem alle.

Hvilke bestemmelser, der er pålagt den enkelte ejendom, afhænger først og fremmest af, hvor langt der er fra ejendommen til Metrokonstruktionerne.

## **Dispensationer fra servituten**

Servituten er baseret på et skriftligt godkendelsessystem, men muligheden for dispensation findes tillige. Forudsætningen er i den situation, at det kan dokumenteres, at det foreliggende projekt ikke reducerer sikkerheden for Metroen. Ansøgning om godkendelse eller dispensation sendes til Frederiksbergbaneselskabet.

## **Genopførelse af ejendom**

Servituten forhindrer ikke, at der kan genopføres et byggeri, der svarer til det eksisterende på de berørte ejendomme.

## **Er du i tvivl så kontakt Frederiksbergbaneselskabet**

Metroen og vores naboer har en gensidig interesse i, at fremtidige projekter ikke skader Metroen.

Frederiksbergbaneselskabet vil derfor være behjælpelig med at vurdere, om der er behov for en mere detaljeret gennemgang af et projekt eller eventuelle spørgsmål i den sammenhæng.

# Minimering af risiko for større objekter på sporet

Servitutten definerer nogle højdebegrænsninger for bygninger, genstande og beplantninger. Det sker for at minimere risikoen for, at større objekter falder ned på Metroens areal og afsporer Metrotog eller på anden vis skader tog og passagerer. Begrænsningernes omfang afhænger af afstanden til Metroen.

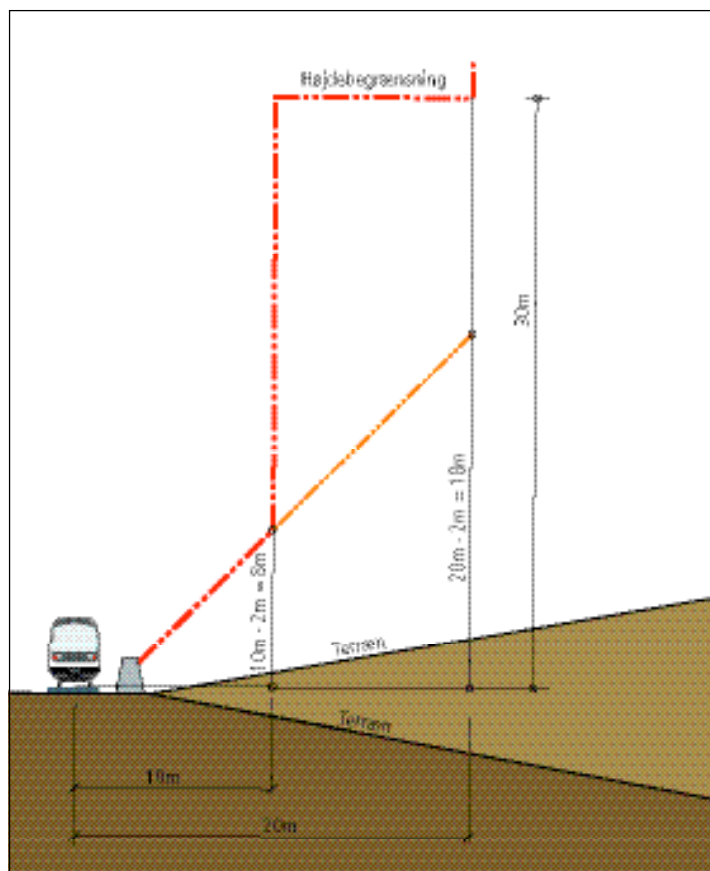
I nogle tilfælde tillades det at overskride højdebegrænsningen, hvis der indsendes en foreskrevet dokumentation. I andre tilfælde kræves en dispensation fra højdebegrænsningen.

## Bygninger

Bygningers højde fastlægges i forhold til koten, på det nærmeste Metrospor.

Inden for en afstand af 10 meter fra midten af nærmeste spor må en bygning ikke være højere end afstanden til nærmeste spormidte minus 2 meter (se figur 1).

10 meters afstand fra nærmeste spormidte



Figur 1



10 – 20 meters afstand fra nærmeste spormidte

Bygninger med mellem 10-20 meter til nærmeste spormidte må være op til 30 meter høje. Forudsætningen for at tillade så høje bygninger er, at de dele af bygningerne, der ligger højere over koten på nærmeste spormidte end afstanden til denne spormidte minus 2 meter, holdes i forsvarlig stand.

Ret til tilsyn

Servitutten giver Frederiksbergbaneselskabet ret til at føre tilsyn med, om denne forudsætning er opfyldt. Bestemmelserne pålægger ikke ejendommene nogen vedligeholdelsesforpligtelse ud over, hvad der gælder i almindelighed. Retten til tilsyn giver imidlertid Frederiksbergbaneselskabet mulighed for at opdage og påpege et eventuelt manglende vedligehold.

Nedfald af sne og is

En uheldig udformning af taget på høje bygninger nær Metroen kan give risiko for, at sne eller is rutscher ned ad tagfladen og falder ud på sporet. Når der skal opføres en ny bygning eller foretages væsentlig ombygning af en eksisterende bygning, skal der derfor fremsendes dokumentation for, at nedfald af sne og is fra taget ikke kan skade Metroen, hvis bygningen er højere end afstanden til nærmeste spormidte minus 2 meter.

Sne og is kan kun ramme sporet ved en meget ugunstig udformning af taget. Der er i dag ingen bygninger langs Metroen, hvor der er fare for, at sne eller is kan falde ned på sporet. Det vil normalt være tilstrækkeligt at fremsende tegninger af de påtænkte tagkonstruktioner til Frederiksbergbaneselskabet, som derefter vil godkende denne dokumentation.

Mulighed for dispensation

Servitutts bestemmelser indebærer stort set ikke begrænsninger i mulighederne for at ændre eksisterende bygninger og opføre nye langs Metroen. Der kan dispenseres for mindre overskridelser, hvis en given bygning udformes på en sådan måde, at overskridelsen ikke giver nogen yderligere risiko for Metro.

For bygninger, der ligger mere end cirka 15 meter fra nærmeste spormidte, forventes det, at der i de fleste tilfælde vil kunne gives dispensation fra kravet om, at bygningens højde ikke må være mere end 30 meter. Faren for at genstande, der skubbes ud fra høje bygninger, rammer Metroen, aftager med afstanden og bliver meget lille, når afstanden bliver over cirka 15 meter.

## Genstande

Genstande i servituttens forstand er:

- maskiner, arbejdsredskaber og arbejdskøretøjer højere end 2 meter
- flagstænger
- master og antenner
- kraner, personløftere og lignende
- skure og lignende
- stakke, stilladser, stiger og andet, der på grund af højde eller manglende stabilitet kan udgøre en fare for Metroen.

Eksempler på ting, der ikke er genstande i servituttens forstand, er personbiler, busser og lastbiler, der ikke virker som arbejdskøretøjer på stedet.

Hovedreglen er, at der inden for 20 m fra nærmeste spormidte, ikke må findes genstande, der er højere end afstanden til nærmeste spormidte minus 2 meter (se figur 2). Det sikrer, at der ikke kan findes genstande, der kan vælte ud på sporet.

Generelt krav

Genstande, herunder kraner, skal anses for at være inden for 20 m fra centerlinie spor, hvis blot en del af genstanden befinder sig - eller kan bevæges - inden for 20 m fra spormidten.

Hvor sporet ligger væsentligt over det omgivende terræn, bliver denne bestemmelse for restriktiv tæt ved sporet. Højdebegrænsningen gælder derfor ikke for genstande, hvis højeste punkt ligger under koten til nærmeste spormidte (se figur 3).

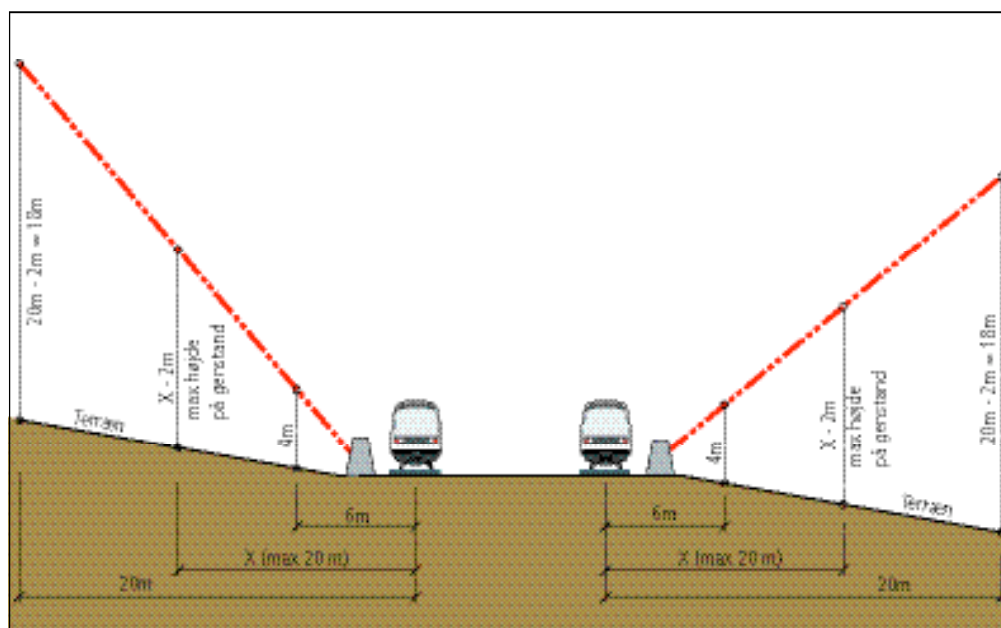
Denne højdebegrænsning for genstande kan overskrides i forbindelse med nybyggeri, vedligeholdelse af bygninger og/eller nedrivning af bygninger. Det forudsætter, at:

Byggeri

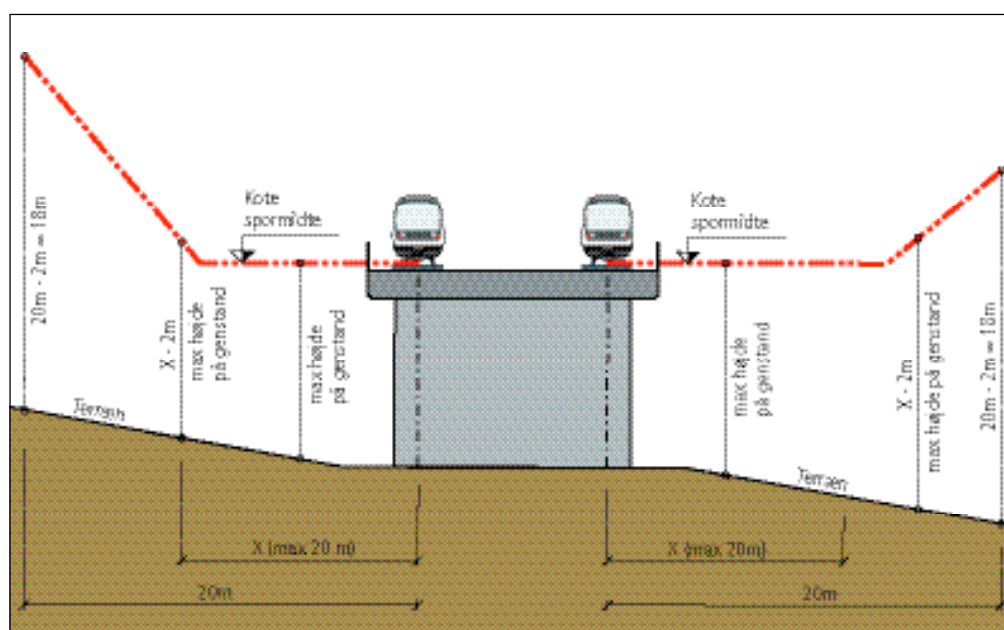
- bygherren træffer sikkerhedsforanstaltninger, så der ikke kan ske nedstyrtning af last eller andet på Metroens areal, og således at der end ikke ved en fejl kan føres last ind over Metroens areal. Dette krav, som gælder uanset genstandenes højde, medfører blandt andet, at kraner skal forsynes med krøjestop, der forhindrer dem i at dreje ind over Metroens areal, når de arbejder.

- bygherren fremsender en beskrivelse af det pågældende arbejdes udførelse og de genstande, som overskrider højdebegrænsningen.
- Frederiksbergbaneselskabet godkender det fremsendte materiale.

Figur 2



Figur 3



Formålet med kravet om en beskrivelse er at sikre, at der forud for alle bygge- og vedligeholdelsesarbejder, der overskrider højdebegrænsningen, foregår en dialog mellem byggherren og Frederiksbergbaneselskabet. Denne dialog skal sikre, at arbejdet planlægges forsvarligt i forhold til Metroen.

Beskrivelse

Omfanget af beskrivelsen vil naturligvis afhænge af arbejdets omfang. Dette kan variere lige fra vinduespudsning med en personløfter, der overskrider højdebegrænsningen, til et større nybyggeri. Frederiksbergbaneselskabet giver gerne råd og vejledning herom.

Frederiksbergbaneselskabet har ret til at føre tilsyn med de godkendte arbejders udførelse.

Der kan gives dispensation fra højdebegrænsningen til master, flagstænger og lignende. Dispensationen vil blandt andet være betinget af, at det dokumenteres, at de projekteres og udføres i henhold til gældende konstruktionsnormer og vedligeholdes forsvarligt.

Mulighed for dispensation

Dispensation kan også gives til andre genstande, hvis det kan dokumenteres, at de højst kan udgøre en ubetydelig risiko for Metroen.

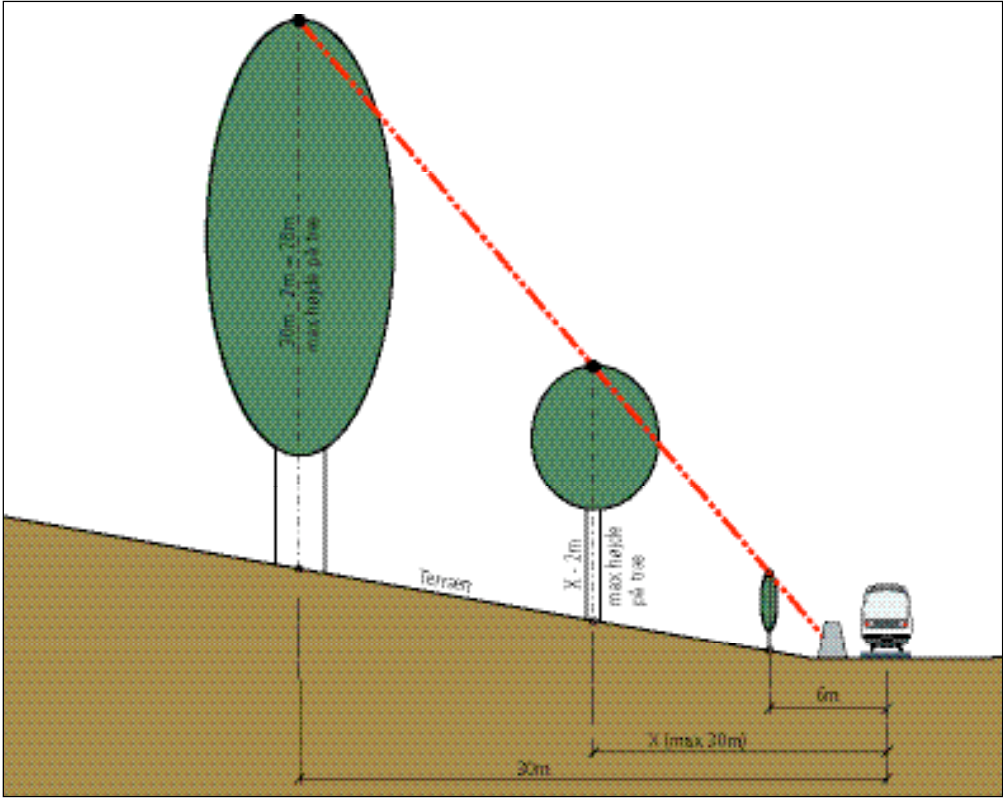
### **Beplantning**

For at sikre Metroen mod at blive ramt af væltende træer eller større grene er der indført højdebegrænsning for bestemte typer af træer og anden beplantning, som anses for at være til fare for Metroen. Det drejer sig om følgende:

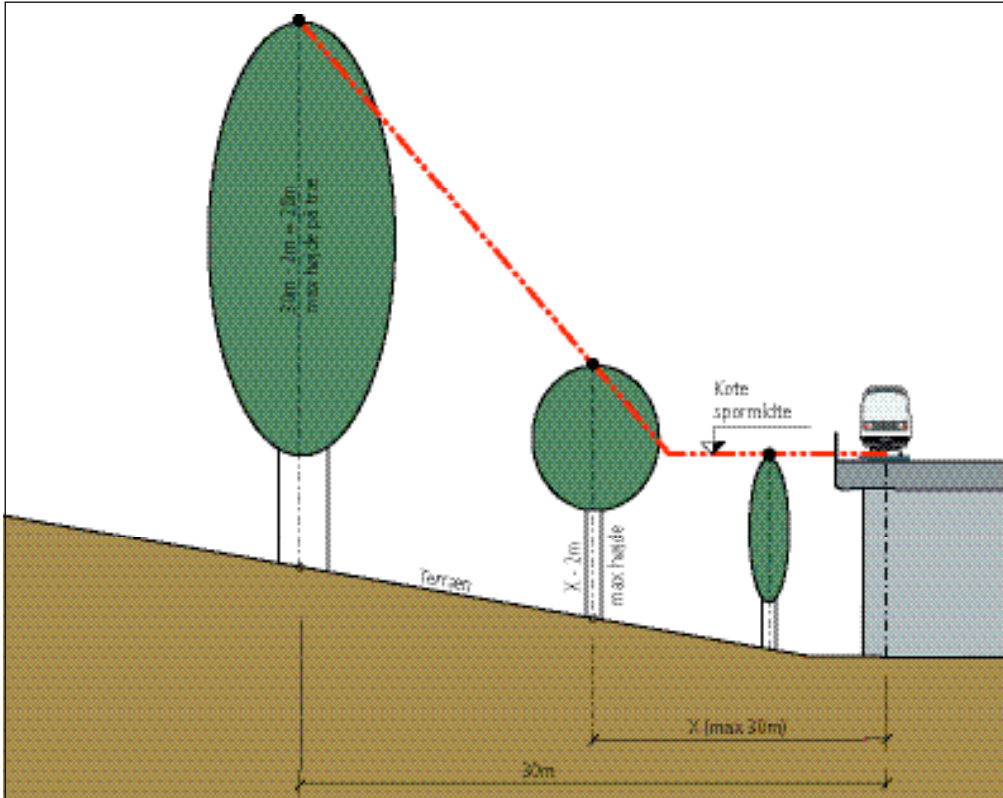
- nåletræer med undtagelse af lærk, skovfyr og østrigsk fyr, da nåletræer - med disse undtagelser - er følsomme for stormfald
- poppel, pil og birk, da de let afkaster grene
- kirsebær og elm højere end 5 m, da de ofte bliver ramt af sygdom
- træer og anden beplantning, der ud fra en helhedsvurdering bedømmes at være til fare for Metroen. Det er primært syge træer samt træer, der af anden grund har en øget risiko for at vælte.

For disse typer af træer og anden beplantning gælder, at de inden for 30 m fra nærmeste spormidte ikke må være højere end den vandrette afstand til nærmeste spormidte minus 2 meter (se figur 4). Hvor sporet ligger væsentligt over det

Figur 4



Figur 5



omgivende terræn, bliver denne bestemmelse for restriktiv tæt ved sporet. Højdebegrænsningen gælder derfor ikke for træer og anden beplantning, hvis højeste punkt ligger under koten til nærmeste spormidte (se figur 5).

Beplantningen langs Metroen vil regelmæssigt blive inspiceret. Det vil blive påtalt, hvis den har udviklet sig i strid med servitutbestemmelserne. Det kan være fordi:

- træer af uønskede typer er vokset op over højdebegrænsningen.
- træer, der tidligere var acceptable, er blevet angrebet af sygdom eller på anden måde er blevet mere udsatte.

Hvis man er i tvivl om, hvorvidt beplantningen på ens grund vil udvikle sig i strid med servitutbestemmelserne, eller ønsker at plante et nyt træ, der skal vokse op over højdebegrænsningen, er man velkommen til at henvende sig til Frederiksbergbaneselskabet for at få råd og vejledning.

Ved fældning eller beskæring af træer, der overskrider højdebegrænsningen, kan der være en risiko for, at træet eller grene rammer sporet. Derfor skal der laves en beskrivelse af, hvordan arbejdet skal udføres. Beskrivelsen skal indsendes til Frederiksbergbaneselskabet til godkendelse. Formålet er, at Frederiksbergbaneselskabet kan påtale, hvis arbejdet er planlagt udført på uforsvarlig måde.

Man er velkommen til at kontakte Frederiksbergbaneselskabet for at få yderligere vejledning om den ønskede dokumentation. I de fleste tilfælde vil det være nødvendigt at anvende professionelle til at udføre arbejdet. Det anbefales derfor, at disse inddrages i kontakten til Frederiksbergbaneselskabet.

Der kan gives dispensation, hvis det kan vises, at den pågældende beplantning ikke er til fare for Metroen. Der forventes dog, at både behov og muligheder for dispensation vil være små.

Regelmæssig inspektion

Fældning eller beskæring

Mulighed for dispensation

# Gravearbejde

## Kravene

Der er indført nogle bestemmelser for at forhindre, at der på grundene langs Metroen udføres gravearbejder, der kan skade Metroen.

Der må ikke udføres gravearbejder, som kan medføre sætning eller udskridning af sporet. Sætning eller udskridning af sporet vil medføre afbrydelse af togdriften og i værste fald togulykker. Ligeledes skal skader på stationsbygninger, broer og banehegn undgås.

Vest for rampen gælder det særlige forhold, at indfatningsvæggen er understøttet på armeret jord, som rækker cirka 2,5 meter ud fra foden af indfatningsvæggen (se figur 7). Man må ikke grave ned i den armerede jord, da det vil svække indfatningsvæggens understøtning. Dette er kun relevant for en del af matr. nr. 4da Frederiksberg.

## Dokumentationen

Ved gravearbejde inden for 30 m fra nærmeste spormidte og under nogle definerede begrænsningsflader skal man indsende dokumentation for, at arbejdet ikke kan skade Metroens anlæg. Dokumentationen skal godkendes af Frederiksbergbaneselskabet.

Ved udgravninger i nærheden af eksisterende konstruktioner skal man altid undersøge virkningen på de eksisterende konstruktioner. Det følger af Norm for Fundering (se Anneks til normen). Den eneste ekstra opgave, man bliver pålagt i kraft af servitutbestemmelserne, er derfor - inden udgravningen foretages - at indsende dokumentationen for, at denne ikke kan skade de eksisterende konstruktioner.

Dokumentationen skal ske på grundlag af bestemmelserne i Norm for Fundering, i Norm for etablering af ledningsanlæg i jord og i konstruktionsnormerne i øvrigt. I de tilfælde, hvor der til dokumentationen skal bruges oplysninger om udformning af Metroens anlæg og konstruktioner eller om belastning på Metroens anlæg og konstruktioner, bliver disse oplysninger stillet til rådighed ved henvendelse til Frederiksbergbaneselskabet.

Omfanget af dokumentationen vil naturligvis afhænge af arbejdets omfang. Det kan variere lige fra udgravning af en rende til en ledning til udgravning til en dyb kælder for et større nybyggeri. Frederiksbergbaneselskabet giver gerne råd og vejledning herom.

Kan Frederiksbergbaneselskabet ikke godkende dokumentationen, fordi den ikke opfylder kravene i henhold til Norm for Fundering, Norm for etablering af ledningsanlæg i jord og

konstruktionsnormerne i øvrigt, så vil selskabet redegøre for manglerne og indgå i en dialog om løsning af problemerne. Frederiksbergbaneselskabet har ret til at føre tilsyn med udførelsen af de godkendte arbejder.

De begrænsningsflader, som man ikke må grave under uden først at have fået sin dokumentation godkendt, er en forenkling af bestemmelser i annekset til Norm for Fundering.

Der er to begrænsningsflader. Man skal fremsende dokumentation, hvis man skal grave under en af disse to begrænsningsflader eller dem begge. De to begrænsningsflader er:

1. En begrænsningsflade, der starter ved foden af banehegnet, går 1 meter vandret ud og derefter går nedad med hældningen 1:3, det vil sige 1 meter ned for hver 3 meter afstanden til banehegnet øges (se figur 6).
2. Grundvandsspejlet. Ved gravning under grundvandsspejlet uden foranstaltninger kan grundvand, som strømmer gennem jorden hen mod udgravningen, føre jord med sig i en sådan grad, at der opstår sætninger langt fra udgravningen.

Det er grundvandsspejlets aktuelle placering, der er afgørende. Hvis man under en udgravning opdager, at grundvandsspejlet er højere end forventet, skal man stoppe arbejdet og revurdere situationen. Om nødvendigt må man fremsende dokumentation på grundlag af den nye viden om grundvandets placering til godkendelse.

Mindre enkeltstående udgravninger, såsom udskiftning af overfladebelægning eller lettere beplantning, kan udføres under begrænsningsfladerne uden, at man skal fremsende dokumentation og skriftlig godkendelse:

- Generelt må der uden for 1 meter fra banehegnet på samme tidspunkt være udgravet op til 5 m<sup>3</sup>. Man må ikke grave under 1/2 meter under begrænsningsfladen (se figur 6).
- På de strækninger, hvor der er armeret jord uden for indfatningsvæggen, må der mellem 2,5 og 5 meter fra indfatningsvæggen på samme tidspunkt være udgravet op til 1 m<sup>3</sup>. Her må man ikke grave under 1/2 meter under begrænsningsfladen. Mere end 5 meter fra indfatningsvæggen må der være udgravet op til 5 m<sup>3</sup>. Her må man

Begrænsningsfladerne

Mindre udgravninger

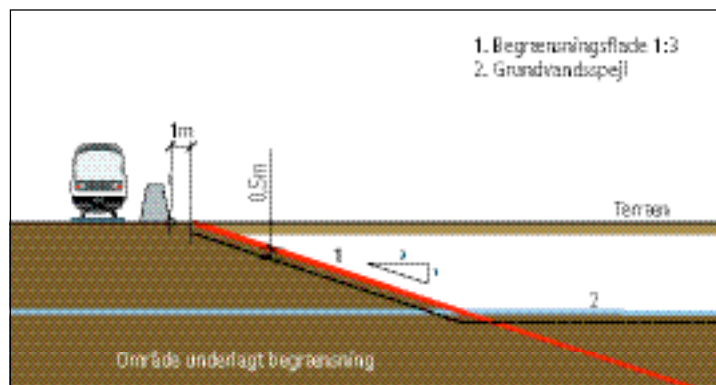


grave ned til 1 meter under begrænsningsfladen (se figur 7). Dette gælder for matr. nr. 9 d Frederiksberg og for en del af 4 da Frederiksberg.

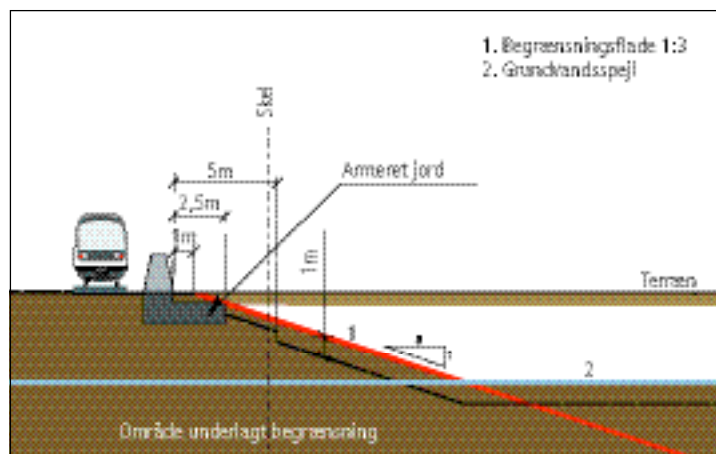
Mulighed for dispensation

Dispensation er ikke relevant, da bestemmelserne kun kræver dokumentation.

Figur 6



Figur 7



# Ledninger

## Generelt

Der må generelt ikke etableres ledninger, der kan medføre skade på Metroens anlæg. Skader kan for eksempel opstå ved:

- sammenbrud af en kloakledning fulgt af sætninger i jorden, som rammer Metroen
- brud på en større vandledning, hvor det udstrømmende vand skyller større mængder jord bort og derved skader Metroens konstruktioner.

Derfor skal man for ledninger, der er placeret under begrænsningsflade nummer 1 (se figur 6), fremsende dokumentation for, at kollaps af ledningen eller brud på ledningen ikke kan skade Metroens anlæg. Dokumentationen skal godkendes af Frederiksbergbaneselskabet.

Det anbefales at udarbejde og fremsende denne dokumentation sammen med dokumentationen vedrørende udgravningen til ledningen. I de fleste tilfælde vil det være tilstrækkeligt med oplysninger om ledningsprojektet. Frederiksbergbaneselskabet vil kun bede om yderligere dokumentation ved store ledninger, hvor man vurderer, at der er en reel risiko for skade.

Dispensation er ikke relevant, da bestemmelserne kun kræver dokumentation.

Mulighed for dispensation

## Ledninger med brandfarlig gas

Servituttens bestemmelser om ledninger med brandfarlige gasser skal sikre, at udslip fra en gasledning ikke kan blive farlig for Metroens passagerer.

Bestemmelserne om ledninger med brandfarlige gasser gælder inden for en afstand af 30 meter fra nærmeste spormidte.

Krav om 30 meters afstand

Bestemmelserne forbyder gasledninger med et overtryk på mere end 4 bar. Gasledninger med maksimalt 4 bar overtryk kan etableres efter aftale, hvis visse afstandskrav overholdes. Disse afstandskrav indgår også i aftaler, der er under indgåelse mellem Frederiksbergbaneselskabet, Københavns Energi og Frederiksberg Forsyning.

Berører ikke de normale gasledninger	Kravene gælder hverken for indendørs gasledninger med et overtryk på maksimalt 0,026 bar eller for udendørs gasledninger med et maksimalt overtryk på 0,026 bar og diameter maksimalt 70 mm. Kravene rammer derfor i praksis ingen af de normale gasledninger til ejendommene på strækningen.
Mulighed for dispensation	Der vil normalt ikke være behov for dispensation i forhold til normale gas-installationer.
	<b>Ledninger med brandfarlige væsker</b> Servituttens bestemmelser om ledninger til brandfarlige væsker skal sikre, at udslip fra en ledning med brandfarlig væske ikke kan blive farligt for Metroens passagerer.
Væsker med flammepunkt under 21 grader	Forbuddet omfatter kun brandfarlige væsker med flammepunkt under 21 grader celsius, som for eksempel benzin. Petroleum og fyringsolie har et flammepunkt over 21 grader og er derfor ikke omfattet af forbuddet.
Krav om 30 meters afstand	Bestemmelserne om ledninger med brandfarlige væsker gælder inden for en afstand af 30 meter fra nærmeste spormidte. Det er rettet mod systemer, der svarer til det nuværende gasledningssystem.  Sådanne systemer findes ikke i Danmark i dag. Bestemmelserne er kun indført af hensyn til mulige fremtidige systemer.
Mulighed for dispensation	Der kan dispenseres fra bestemmelserne om ledninger til transport af brandfarlige væsker efter en konkret vurdering.

## Bestemmelser for at undgå at personer uforvarende kommer ind på Metroens spor

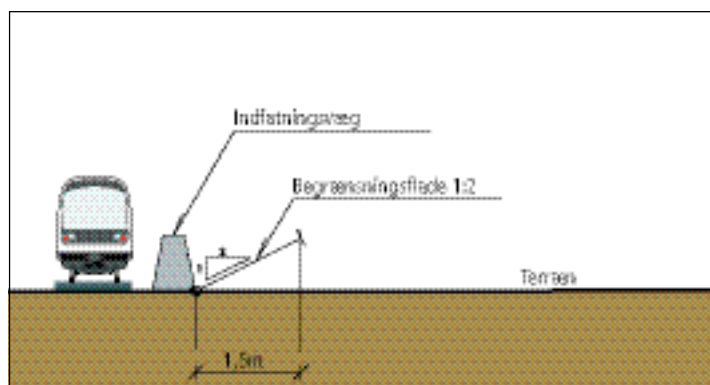
Inden for 1,5 meter fra banehegnets fod må der ikke opstilles genstande, legeredskaber eller lignende eller etableres beplantning, så man uforvarende kan komme ind på Metroens areal. For eksempel må man ikke opstille legeredskaber, hvorfra børn kan komme over banehegnet. Der må heller ikke være træer, som børn kan klatre op i og komme over banehegnet.

Servitutten indeholder også en bestemmelse om, at bygninger inden for 1,5 meter fra banehegnet ikke må opstilles, så man uforvarende kan komme ind på Metroens areal.

Endvidere er det et krav, at man ikke inden for 5 meter fra banehegnet opstiller genstande, legeredskaber eller lignende eller etablerer beplantning, som hindrer udsyn til advarsskilte på banehegnet.

For at sikre at terrænet ved banehegnet ikke ændres, så man uforvarende kan komme ind på Metroens areal, eller så vedligehold af hegnet forhindres, må der ikke udføres terrænregulering som medfører, at terrænet kommer over den begrænsningsflade, der er vist på figur 8.

Endvidere er det et krav, at der ikke udføres terrænregulering, som hindrer udsyn til advarsskilte på banehegn.



Figur 8

## Færdselsret

Frederiksbergbaneselskabet har i forbindelse med drift og vedligeholdelse af Metroens anlæg en ikke stedfæstet færdsels- og inspektionsret ind over en række ejendomme frem til indfatningsvæggen/banehegnet. Selskabet har ligeledes færdsels- og inspektionsret langs med indfatningsvæg/banehegn i en bredde af 1,5 m.

Færdselsretten er eksproprieret på de pågældende ejendomme som en selvstændig servitut.

I praksis betyder en ikke stedfæstet færdsels- og inspektionsret ind over en ejendom, at Frederiksbergbaneselskabet har ret til at færdes på ejendommen, herunder med køretøjer, for at komme ind til indfatningsvæg/banehegn.

Hvis der i forvejen er en adgangsvej over ejendommen, vil denne blive benyttet. Typisk findes der på de berørte ejendomme en sådan adgangsvej. En række ejendomme tillægges et baneareal. Adgang vil for disse ejendomme som udgangspunkt ske via dette areal.

Den 1,5 m brede færdsels- og inspektionsret langs med indfatningsvæg/banehegn betyder, at det skal være muligt for selskabet at foretage en inspektion af eksempelvis indfatningsvæg og brønde for at se, om der skal gennemføres vedligeholdelse.

Arealet skal derfor være tilgængeligt, så vedligeholdelse af eksempelvis indfatningsvæg og brønde kan finde sted.

Hvis der på arealet er etableret beplantning, der gør, at man ikke kan komme til, vil denne blive fjernet.

Inspektion kan forventes cirka 2 gange årligt. Hvis der i forbindelse med inspektion og vedligeholdelse sker skader på ejendommene, gives der erstatning herfor.



Juli 2004

Oplag: 1.000

Design: Ørestadsselskabet/Lise Bobek

Tekst: Ørestadsselskabet/COWI/Bjarne Hesselbæk

Tryk: BB Serigrafi & Offset

**Frederiksbergbaneselskabet I/S**

c/o Ørestadsselskabet I/S  
Arne Jacobsens Alle 17  
2300 København S

T 3311 1700  
F 3311 2301  
E [orestad@orestad.dk](mailto:orestad@orestad.dk)  
H [www.m.dk](http://www.m.dk)