

# Hvad må man som nabo til Metroen?

Bestemmelser og begrænsninger for  
naboejendomme til Københavns Metro  
i Ørestad

## Indhold

3	For Metroens sikkerhed
4	Metroen i Ørestad
6	Indholdet af servitutbestemmelserne
7	Om servitutten
8	Minimering af risiko for større objekter på sporet
14	Gravearbejde, boring, fundering og pæleramning
17	Ledninger
20	Bestemmelser for at undgå at personer uforvarende kommer ind på Metroens spor
20	Færdselsret
21	Begrænsninger under og ved Metro på bro

Februar 2007

Oplag: 1.000

Design: Ørestadsselskabet/Mark Gry Christiansen

Tekst: Ørestadsselskabet/COWI/Bjarne Hesselbæk

Tryk: Kolofon

# For Metroens sikkerhed

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

## Servitut for sikkerhed

Det er hovedårsagen til, at naboejendommene til Metroen er pålagt en servitut. En servitut er en begrænset ret, som i dette tilfælde Ørestadsselskabet får over en fast ejendom, der tilhører en anden. Formålet er at sikre, at der ikke foregår aktiviteter på naboejendommene, der nedsætter sikkerheden for Metroen og dens brugere.

Servituten indeholder også bestemmelser, der skal sikre, at ingen kommer uforvarende ind på Metroens spor.

Endelig indeholder servituten bestemmelser om færdselsret på en række ejendomme, så det bliver muligt herfra at tilse og vedligeholde Metroens konstruktioner og installationer.

Udover servituten bidrager også Letbanebekendtgørelsen til at regulere sikkerheden for Metroen og dens brugere (Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner, bek. nr. 442 af 07/06/2002). Bekendtgørelsen rummer blandt andet bestemmelser om, at der ikke må foregå aktiviteter, som kan være til fare for driften af Metroen.

## Metroens ejere

Ejerskabet til Københavns Metro er fordelt på flere selskaber. Strækningen i Ørestad er ejet af Ørestadsselskabet.

## Metroen i Ørestad

Metroen i Ørestad går fra Islands Brygge station til Vestamager station. På denne strækning veksler Metroen mellem at køre ad rampe, på dæmning, på bro og i terræn, se efterfølgende oversigtstegning.

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".

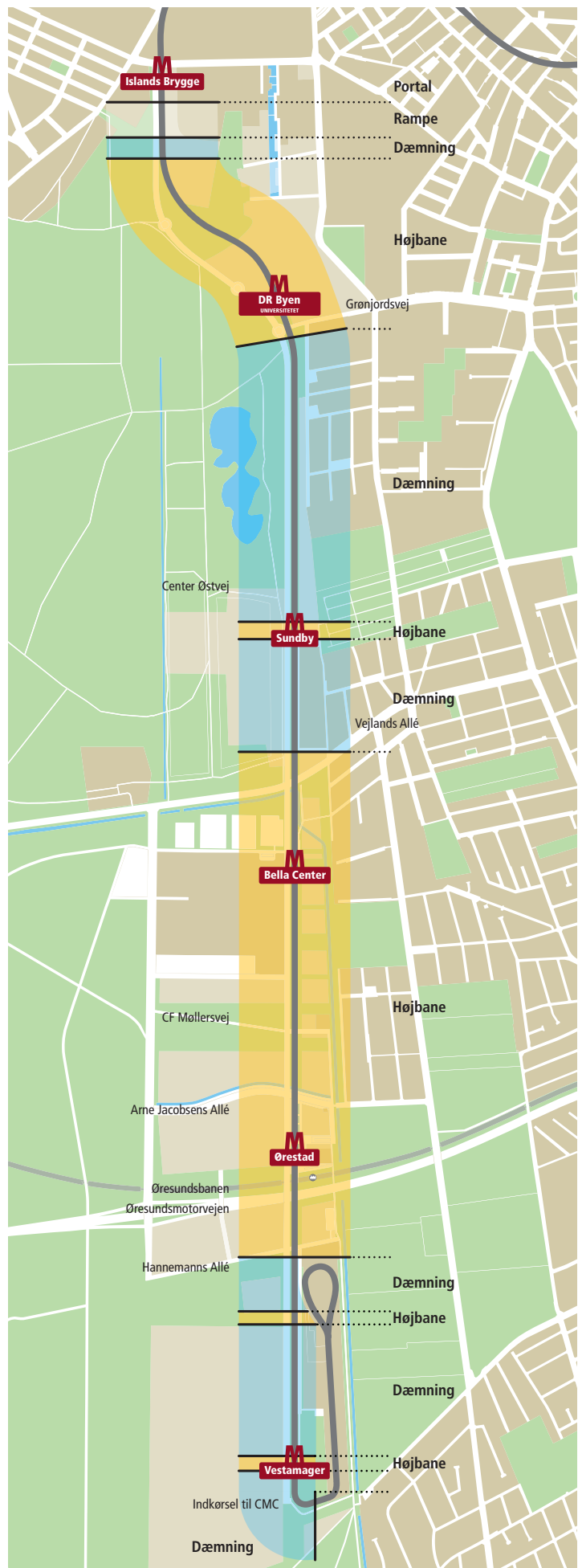
For ejendommene langs rampen gælder specielle bestemmelser, som ikke er omtalt her.

Hvor Metroen kører i terræn eller på dæmning, er den indhegnet med et banehegn, der skal forhindre, at nogen uforvarende kommer ind på banen. Formålet er dobbelt. For det første at undgå, at nogen bliver ramt af et tog. For det andet at undgå, at nogen kommer i berøring med den strømførende tredjeskinne, der forsyner Metroens tog med strøm.

Tredjeskinnen 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 langs banen med cirka 40 meters mellemrum. Advarselsskiltene er placeret enten på indfatningsvæggen langs bane i terræn eller på siden af dæmningen.

Hvor Metroen kører på bro, ejes arealet under broen med enkelte undtagelser (Vejlands Allé og Øresundsforbindelsen) af Ørestadsselskabet. Hvor Ørestadsselskabet ikke selv udnytter arealet, er der givet en brugsret, som medfører en pligt til at drive og vedligeholde arealet. Begrænsningerne i udnyttelsen af arealet er beskrevet på side 21.

Metroens forløb fra Islands Brygge station til Vestamager station



## Indholdet af servitutbestemmelserne

Bestemmelserne, der har betydning for grundejerne på strækningen langs den åbne banestrækning fra portalen syd for Islands Brygge station til Vestamager station, skal:

- 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.
- forhindre, at der på ejendommene langs Metroen udføres gravearbejder, der kan være til fare for Metroen.
- forhindre, at der på ejendommene langs Metroen lægges ledninger, der kan være til fare for Metroen.
- forhindre ændringer, der vil gøre det muligt uforvarende at komme ind på banen.
- sikre Ørestadsselskabet uhindret adgang til Metroens installationer og konstruktioner.

Forklaringen af servitutbestemmelserne på side 8-20 skal læses sammen med selve servitutteksten.

Servitutbestemmelserne henviser til koter. Disse koter er højde/dybde i meter i forhold til det såkaldte Københavns Nul (KN). KN er det kotesystem, der er anvendt i Metroprojektet. Ørestadsselskabet oplyser gerne sammenhængen mellem KN og andre kotesystemer, for eksempel det i 2005 indførte DVR90.

# Om servitutten

## **Pålæg af servitut**

Servitutterne er pålagt ejendommene omkring Metroen enten ved aftale eller i forbindelse med salg.

Vejarealer og andre umatrikulerede arealer reguleres på anden vis.

## **Servitutter og andre bestemmelser**

Servitutterne er indført som en særlig beskyttelse af Metroen. At lodsejerne overholder servitutterne, fritager dem naturligvis ikke fra at overholde de regler, der i øvrigt gælder for byggeri og andre aktiviteter på ejendommen.

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

Servitutten rummer en række bestemmelser. Nogle naboejendomme er kun pålagt nogle af disse bestemmelser, andre dem alle.

Hvilke bestemmelser, der er pålagt den enkelte ejendom, afhænger først og fremmest af to forhold: Det ene er typen af Metrokonstruktion, der skal beskyttes. Det andet er, hvor langt der er fra ejendommen til Metrokonstruktionen og det nærmeste spor.

## **Godkendelser og dispensationer fra servitutten**

Servitutten er baseret på et skriftligt godkendelsessystem, men der eksisterer tillige mulighed for at søge dispensation. Forudsætningen for at opnå dispensation er, at ansøgeren kan dokumentere, at det foreliggende projekt ikke reducerer sikkerheden for Metroen. Ansøgning om godkendelse eller dispensation sendes til Ørestadsselskabet.

## **Genopførelse af ejendom**

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

## **Er du i tvivl, så kontakt Ørestadsselskabet**

Metroen og vores naboer har en gensidig interesse i, at fremtidige projekter ikke skader Metroen. Så kontakt venligst Ørestadsselskabet, hvis du er i tvivl om, hvorvidt dine planer for et fremtidigt projekt er i strid med servitutten.

# Minimering af risiko for større objekter på sporet

Servitutten definerer nogle begrænsninger for højden af bygninger, genstande og beplantninger. Det sker for at minimere risikoen for at større objekter falder ned på Metroens areal og afsporer Metroens tog eller på anden vis skader tog og passagerer.

Omfanget af begrænsningerne afhænger af afstanden til Metroen.

I nogle tilfælde er det tilladt at overskride højdebegrænsningen, hvis der indsendes en foreskrevet dokumentation, som godkendes af Ørestadsselskabet. I andre tilfælde kræver det en dispensation.

Husk at der desuden kan være højdebegrænsninger i for eksempel lokalplaner og andre servitutter, som også skal overholdes.

## Bygninger

Bygningers højde fastlægges i forhold til koten på det nærmeste Metrospor, uanset om banen er i banegrav, i terræn, på dæmning eller på bro.

Inden for en afstand af 15 meter fra midten af nærmeste spor må der ikke findes bygninger.

15 meters afstand fra nærmeste spormidte

Bygninger, der er inden for 20 meter fra midten af nærmeste spor, kan være høje. Forudsætningen for at tillade 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.

15-20 meters afstand fra nærmeste spormidte

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

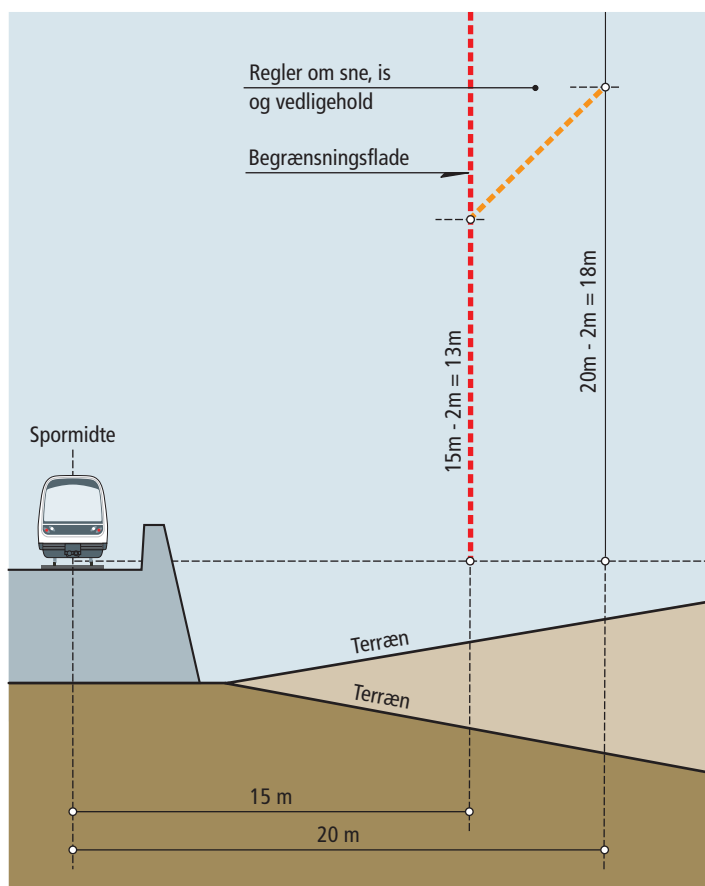
Ret til tilsyn

En uheldig udformning af taget på høje bygninger nær Metroen kan medføre 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 ejeren derfor fremsende dokumentation for, at nedfald af sne og is fra taget ikke kan skade Metroen. Det gælder, hvis nærmeste del af bygningen er tættere på midten af nærmeste spor end 20 meter, og denne del af bygningen er højere end afstanden til denne spormidte minus 2 meter (se figur 1).

Nedfald af sne og is



Figur 1



Sne og is kan kun ramme sporet ved en meget ugunstig udformning af taget. Ingen bygninger langs Metroen frembyder i dag fare for, at sne eller is kan falde ned på sporet.

Det vil normalt være tilstrækkeligt at fremsende tegninger af de påtænkte tagkonstruktioner til Ørestadsselskabet.

#### Mulighed for dispensation

Servituttens bestemmelser om højdebegrænsning indebærer kun mindre begrænsninger i mulighederne for at ændre eksisterende bygninger eller opføre nye langs Metroen.

Ørestadsselskabet kan dispensere for mindre overskridelser, hvis en given bygning udformes, så overskridelsen ikke giver nogen yderligere risiko for Metroen.

## 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 meter 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 meter fra nærmeste spormidte, hvis blot en del af genstanden befinder sig – eller kan bevæges – inden for 20 meter 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 2).

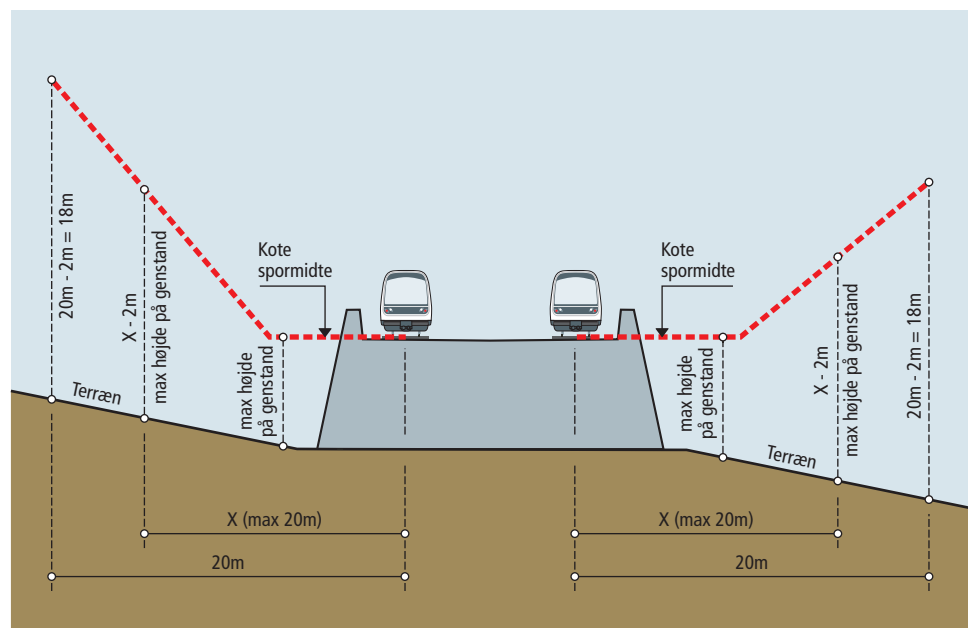
Denne højdebegrænsning for genstande kan overskrides i forbindelse med byggeri, vedligeholdelse af bygninger og/eller nedrivning af bygninger. Det forudsætter, at:

Byggeri

- bygherren sikrer, at der ikke kan ske nedstyrtning af last eller andet på Metroens areal, og der end ikke ved en fejl kan føres last ind over Metroens areal. Dette krav gælder uanset genstandens højde. Det medfører blandt andet, at kraner skal forsynes med krøjestop, der forhindrer dem i at føre en krankrog med last ind over Metroens areal

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

Figur 2



#### Beskrivelse

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

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. Ørestadsselskabet giver gerne råd og vejledning herom.

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

#### Mulighed for dispensation

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

Der kan også gives dispensation 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 andre nåletræer er følsomme for stormfald
- Poppel, pil og birk, da de let afkaster grene
- Kirsebær og elm højere end 5 meter, da de ofte bliver ramt af sygdom
- Træer og anden beplantning, der ud fra en helheds-vurdering 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 meter fra nærmeste spormidte ikke må være højere end den vandrette afstand til nærmeste spormidte minus 2 meter. Hvor sporet ligger væsentligt over det 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 3).

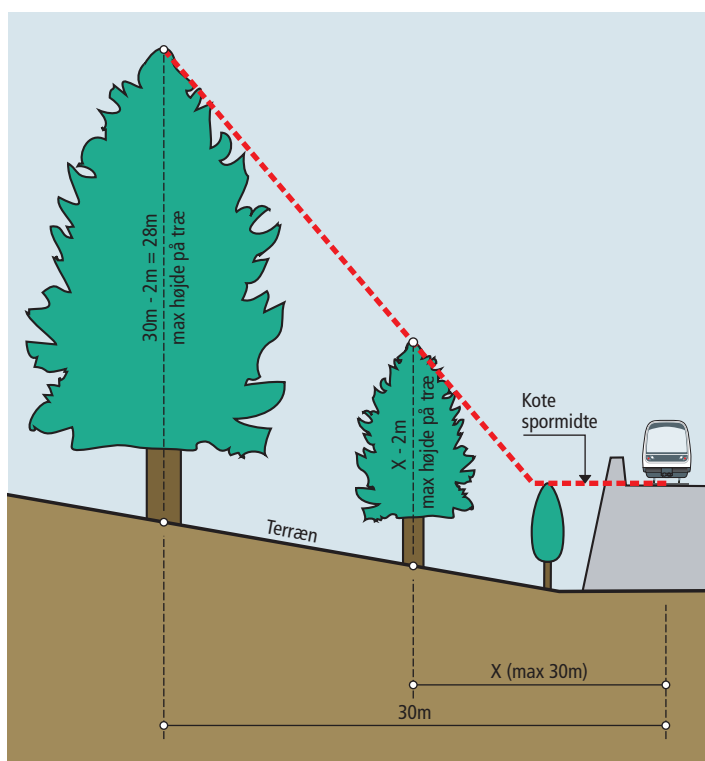
Beplantningen langs Metroen vil regelmæssigt blive inspiceret. Det vil blive påtalt, hvis den har udviklet sig i strid med servitutbestemmelserne. Det kan være fordi:

- 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, er man velkommen til at henvende sig til Ørestadsselskabet for at få råd og vejledning. Det samme gælder, hvis man ønsker at plante et nyt træ, der skal vokse op over højdebegrænsningen.

### Regelmæssig inspektion

Figur 3



#### Fældning eller beskæring

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

Man er velkommen til at kontakte Ørestadsselskabet 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 Ørestadsselskabet.

#### Mulighed for dispensation

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

# Gravearbejde, boring, fundering og pæleramning

Servitutten rummer bestemmelser, der skal forhindre, at der på grundene langs Metroen udføres gravearbejder, der kan skade Metroen.

Kravene generelt

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. Der må heller ikke udføres gravearbejder, der kan medføre skader på stationsbygninger, broer, dæmninger og indfatningsvægge.

Vil man grave inden for 30 meter fra nærmeste spormidte og under en defineret begrænsningsflade, skal man indsende dokumentation for, at arbejdet ikke kan skade Metroens anlæg. Dokumentationen skal godkendes af Ørestadsselskabet.

Dokumentation

Ved udgravninger i nærheden af eksisterende konstruktioner skal man altid undersøge virkningen på disse. Det følger både af byggeloven og af Norm for Fundering (se Anneks til normen). Den eneste ekstra opgave, man bliver pålagt i kraft af servitutbestemmelserne, er derfor at indsende dokumentationen for, at udgravningen 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. Hvor der til dokumentationen skal bruges oplysninger om udformning af Metroens anlæg og konstruktioner eller om belastning på Metroens anlæg og konstruktioner, stiller Ørestadsselskabet disse oplysninger til rådighed.

Omfanget af dokumentationen afhænger naturligvis 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. Ørestadsselskabet giver gerne råd og vejledning herom.

Kan Ørestadsselskabet 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.

Ørestadsselskabet har ret til at føre tilsyn med udførelsen af de godkendte arbejder.

## Metroens udformning

Der gælder forskellige begrænsningsflader for de enkelte ejendomme afhængig af, hvordan Metroen er udformet ud for ejendommen:

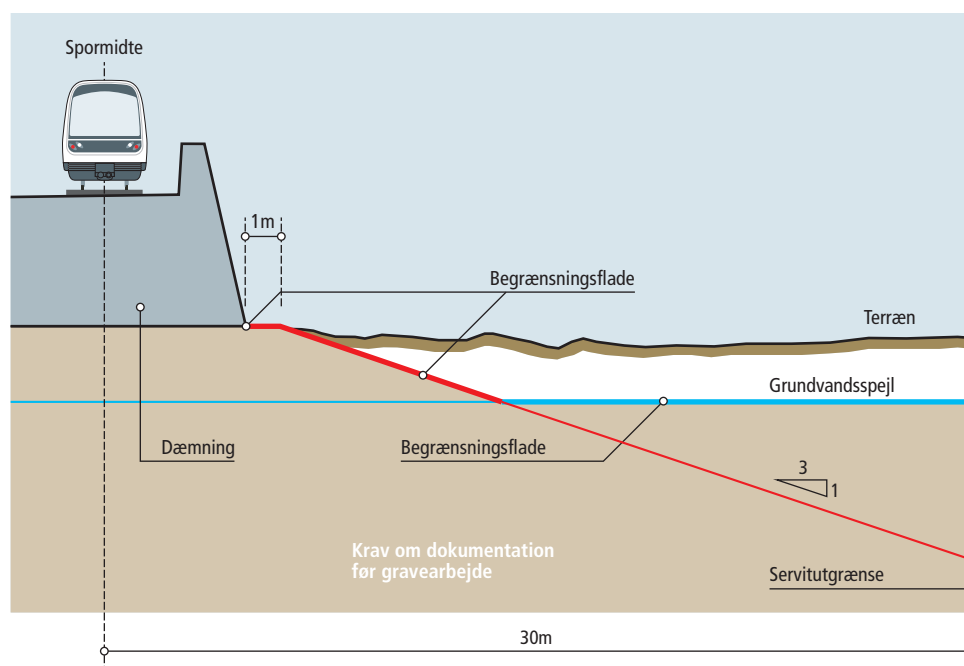
- bane i terræn og på dæmning
- bane på bro

Den begrænsningsflade, 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.

## Begrænsningsflade for bane i terræn og på dæmning

Begrænsningsfladen er defineret som en flade, der starter ved foden af indfatningsvæggen eller dæmningen, går 1 meter vandret ud og derefter går nedad med hældningen 1:3. Hvor grundvandsspejlet ligger over denne flade, udgør grundvandsspejlet dog begrænsningsfladen. Begrænsningsfladen ses på figur 4, som også viser det område, hvor der er krav om dokumentation før gravearbejde.

Figur 4

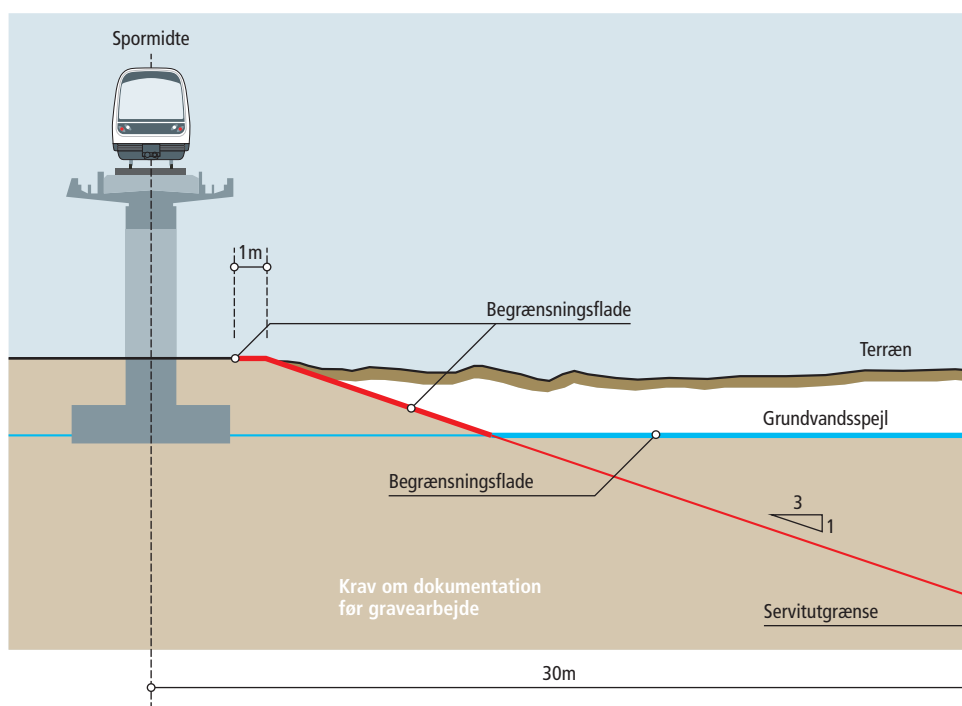


Hvis man graver under grundvandsspejlet uden foranstaltninger, kan strømmende grundvand føre jord med sig, så der kan opstå sætninger langt fra udgravningen.

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.

Begrænsningsfladen starter, hvor den lodrette projektion af broens yderkant rammer terræn. Herfra går den 1 meter vandret ud og går derefter nedad med hældningen 1:3. Hvor grundvandsspejlet ligger over denne flade, udgør grundvandsspejlet dog begrænsningsfladen. Begrænsningsfladen ses på figur 5, som også viser det område, hvor der er krav om dokumentation før gravearbejde.

Begrænsningsfladen for bane på bro



Figur 5

Under visse betingelser kan man udføre mindre midlertidige udgravninger under begrænsningsfladen, uden at man skal fremsende dokumentation og have skriftlig godkendelse. Det kan for eksempel dreje sig om udskiftning af overfladebelægning eller lettere beplantning. Betingelserne er:

Mindre udgravninger

- gravearbejdet skal foregå minimum 1 meter fra fod af indfatningsvæg eller fod af dæmning
- der må på samme tidspunkt højst være udgravet 5 m<sup>3</sup> under begrænsningsfladen
- man må ikke grave længere ned end 1/2 meter under begrænsningsfladen.

Dispensation er ikke relevant, da bestemmelserne kun kræver dokumentation.

Mulighed for dispensation



# Ledninger

## Generelt

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

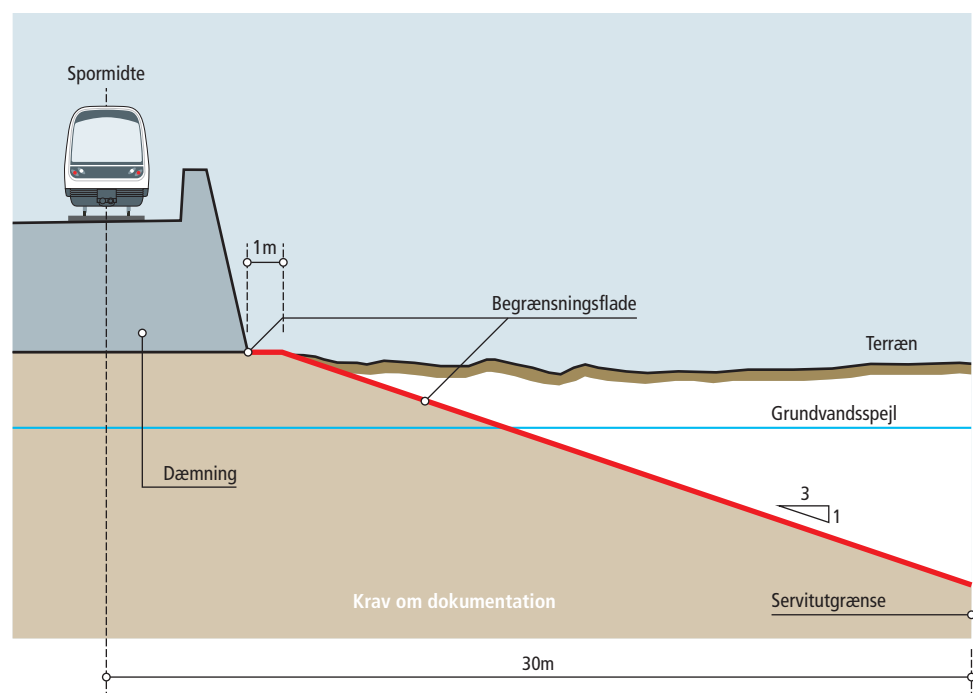
- sammenbrud af en kloakledning fulgt af sætninger i jorden, som rammer Metroen
- brud på en større vandledning, hvor det udstrømmende vand skyller større mængder jord bort og derved skader Metroens konstruktioner

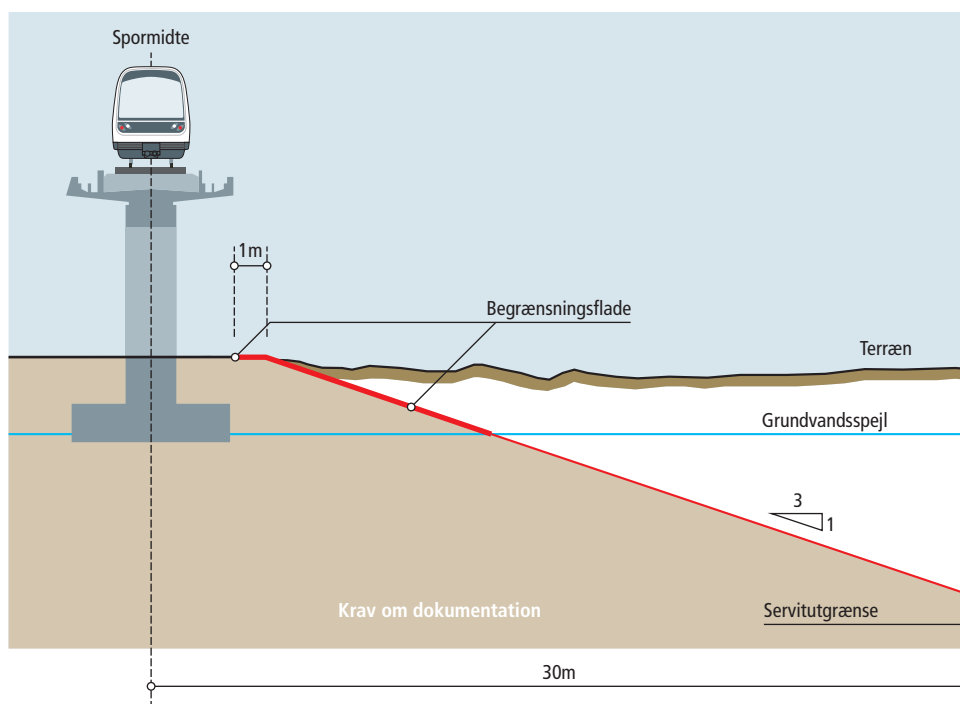
Derfor skal man fremsende dokumentation for, at ledninger, der er placeret under begrænsningsfladen som vist på figur 6 og 7, ikke kan skade Metroens anlæg i tilfælde af kollaps af eller brud på ledningen. Dokumentationen skal godkendes af Ørestadsselskabet.

Ørestadsselskabet anbefaler at man udarbejder og fremsender denne dokumentation sammen med dokumentationen vedrørende udgravningen til ledningen. I de fleste tilfælde vil det være tilstrækkeligt med oplysninger om ledningsprojektet.

Ørestadsselskabet vil kun bede om yderligere dokumentation ved større ledninger, hvor man vurderer, at der er en reel risiko for skade. Her kan det være nødvendigt med særlige foranstaltninger.

Figur 6





Dispensation er ikke relevant, da bestemmelserne kun kræver dokumentation.

Mulighed for dispensation

### Ledninger med brandfarlig gas

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

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

Kravet gælder i 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 er også indeholdt i aftaler, der er indgået mellem Ørestadsselskabet og Københavns Energi.

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.

Berører ikke normale gasledninger

Der vil normalt ikke være behov for dispensation i forhold til normale gasinstallationer.

Mulighed for dispensation

### **Ledninger med brandfarlige væsker**

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.

Kravet gælder i 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

Man må ikke opstille genstande, legeredskaber eller lignende eller etablere beplantning, som hindrer udsyn til advarselsskiltene, inden for 5 meter fra fod af indfatningsvæg og bandedæmning.

Der må ikke udføres terrænregulering, som hindrer udsyn til advarselsskiltene.

Det er dog ikke nødvendigt at overholde denne bestemmelse, hvis der er hegn eller lignende mellem ejendommen og Metroen, der forhindrer adgang til arealet langs indfatningsvægge og bandedæmninger.

## Færdselsret

Ørestadsselskabet har i forbindelse med drift og vedligeholdelse af Metroens anlæg ret til at færdes på en række ejendomme, herunder med køretøjer, for at komme ind til indfatningsvægge, bandedæmninger og broer.

Senest 4 uger forud for udnyttelsen af færdselsretten får ejeren af ejendommen et skriftligt varsel.

Hvis der i forvejen er en adgangsvej over ejendommen, vil denne blive benyttet.

Beplantning, der gør, at man ikke kan komme til, vil blive fjernet.

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

# Begrænsninger under og ved Metro på bro

Hvor Metroen kører på bro, ejes arealet under broen med enkelte undtagelser (Vejlands Allé og Øresundsforbindelsen) af Ørestadsselskabet. De steder, hvor Ørestadsselskabet ikke selv udnytter arealet, er der givet en brugsret, som medfører en pligt til at drive og vedligeholde arealet. Der skelnes mellem 3 typer af arealer:

- Arealer, der drives og vedligeholdes af Københavns Kommune i henhold til aftale med Ørestadsselskabet
- Arealer, der er udlagt som fællesarealer for grundejerforeningerne i Ørestad og drives og vedligeholdes af disse
- Arealer, hvorpå der er anlagt kanal- og vandanlæg, som drives og vedligeholdes af Vandlauget i Ørestad.

Fælles for de 3 typer af arealer er, at der gælder nogle bestemmelser for at sikre driften og sikkerheden for Metroen.

## **Arealer der drives af Københavns Kommune**

De sikkerhedsbestemmelser, der gælder for arealerne, som forvaltes af Københavns Kommune, er beskrevet i brochuren "Sikkerhed under Metroens højbane i Ørestad".

## **Arealer der drives af grundejerforeningerne**

De sikkerhedsbestemmelser, der gælder for arealerne, som drives og vedligeholdes af grundejerforeningerne i Ørestad, fremgår af grundejerforeningernes vedtægter.

Mindre arbejder

Der kan uden tilladelse fra Ørestadsselskabet udføres almindelig vedligeholdelse af beplantning og af grundejerforeningens egne indretninger.

Større arbejder

Større arbejder kan først iværksættes, når der foreligger skriftlig tilladelse fra Ørestadsselskabet. Større arbejder er for eksempel vedligeholdelse af færdselsarealer.

Ved tilladelse til større arbejder stilles der om nødvendigt krav, der sikrer mod, at arbejdet medfører fare for Metroen og dens brugere.

Beplantning

Der må ikke etableres eller opretholdes beplantning, der kan være til gene eller risiko for Metroens drift eller sikkerhed. Det er Ørestadsselskabet der, ud fra en forstmæssig helhedsvurdering, afgør, om en beplantning er til gene eller risiko for Metroen.

### Arealer der drives af Vandlauget i Ørestad

De sikkerhedsbestemmelser, der gælder for arealerne, som drives og vedligeholdes af Vandlauget i Ørestad, fremgår af vandlaugets vedtægter.

Der kan uden tilladelse fra Ørestadsselskabet udføres mindre arbejder. Det er for eksempel renholdelse af vandlaugets anlæg, almindelig vedligeholdelse af egne installationer, mindre reparationer af overflader og almindelig vedligeholdelse af beplantning.

Mindre arbejder

Større arbejder kan først iværksættes, når der foreligger skriftlig tilladelse fra Ørestadsselskabet. Større arbejder er for eksempel gravearbejder og udskiftning eller fjernelse af dele af konstruktioner eller ledninger.

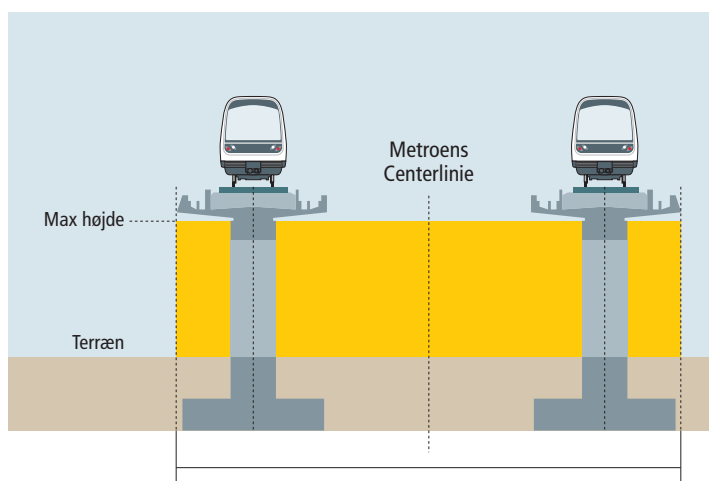
Større arbejder

Ved tilladelse til større arbejder stilles der om nødvendigt krav, der sikrer mod, at arbejdet medfører fare for Metroen og dens brugere.

For at forhindre, at noget kan styrte ned på jernbanearealet, må der ikke findes genstande eller beplantning, der er højere end undersiden af brodragerne på det pågældende sted (se figur 8)

Højdebegrænsning

### Højdebegrænsningsplan



Figur 8

Genstande forstås her som:

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

Der må endvidere ikke udføres arbejde med maskiner, arbejdsredskaber, køretøjer, kraner, personløftere og lignende, hvor der er en risiko for, at dele heraf eller last bliver ført ind over Metroen.

**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)