



**ØSTRE LANDSRET**  
**DOM**  
afsagt den 3. juni 2020

---

Sag BS-16447/2019-OLR  
(10. afdeling)

Metroselskabet A  
(advokat Jacob Schall Holberg)

mod

Virksomhed B (beskikket advokat Rasmus Juvik)

Retten på Frederiksberg har den 11. februar 2019 afsagt dom i 1. instans (sag BS E-2347/2016-FRB).

Landsdommerne Katja Høegh, Tine Egelund Thomsen og Catarina Ryder Hoffmann (kst.) har deltaget i ankesagens afgørelse.

**Påstande**

Appellanten, Metroselskabet A, har gentaget sin påstand for byretten om, at Virksomhed B tilpligtes til Metroselskab A at betale 100.000 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg.

Indstævnte, Virksomhed B, har heroverfor påstået stadfæstelse, subsidiært betaling af et mindre beløb.

Virksomhed B har endvidere gentaget sin påstand for byretten om, at Metroselskabet A tilpligtes til Virksomhed B at betale yderligere 100.000 kr. i erstatning med tillæg af procesrente.

Metroselskabet A har heroverfor påstået stadfæstelse.

Virksomhed B er ligesom for byretten meddelt pålæg om at lade sagen føre ved advokat, jf. retsplejelovens § 259, stk. 2, og landsretten har beskikket advokat for Virksomhed B v/E, jf. retsplejelovens § 259, stk. 3, 2. pkt.

### **Supplerende sagsfremstilling**

Metroselskabet A ("Metroselskabet") forestår projektering, anlæg og drift af en Cityring, jf. § 2 i lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med ændringer.

Borgerrepræsentationen i København vedtog den 13. december 2012 Lokalplan nr. 487, C Station Metrostationsplads, der skulle udgøre det planmæssige grundlag for at etablere en metrostationsplads ved C Station, hvor en af de 17 underjordiske stationer på Cityringen skulle placeres. Af lokalplanen fremgår bl.a.:

#### *"Redegørelse for Lokalplanen*

...

#### *Lokalplanområdet og kvarteret*

Lokalplanområdet "C metrostationsplads" ligger i bydelen Nørrebro, ved C Station og højbanen (Ringbanen), der danner grænse til Nordvest-kvarteret i bydelen Bispebjerg.

...

Området er præget af intens trafik, men også et myldrende og farverigt byliv med et stort multietnisk islæt, der giver stedet en pulserende og dynamisk storbystemning.

...

Med den nylige etablering af Ringbanen og den planlagt åbning af Cityringen i 2018 med station på Folmer Bendtsens Plads bliver området et betydeligt knudepunkt i byen både trafikalt og bymæssigt.

...

#### *Byggeønsker: C*

...

#### **Trafik**

Folmer Bendtsens Plads bliver lukket for gennemkørende biltrafik. ... Ørnevej bliver ensrettet og mellem Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Lundtoftegade bliver der etableret et signalreguleret kryds.

...

§ 4 Vej-, sti- og pladsforhold  
Stk. 1. Vej og Sti.

...

Ørnevej fastlægges som ensrettet vej under højbanen mod Bregnerød-  
gade.”

Som anført i Taksationskommissionens kendelse var der forud for etableringen af metrostationspladsen ved C Station og byggearbejderne i forbindelse hermed adgang til Virksomhed B fra Bregnerødgade fra Folmer Bendtsens Plads, Ørnevej og fra Tikøbgade. I perioden april 2010 til oktober 2011 var der alene adgang til Virksomhed B fra Tikøbgade, da Ørnevej var spærret, og i perioden oktober 2011 til marts 2012 var der adgang til Virksomhed B fra Ørnevej og Tikøbgade. Fra marts 2012 var der adgang til Virksomhed B fra Ørnevej og Tikøbgade, idet Ørnevej dog var ensrettet fra Nordre Fasanvej mod Bregnerødgade.

I dag er Ørnevej (Ørnevejsviadukten) lukket for biler til og fra Bregnerødgade.

Af Ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokol (Udskrift af forhandlingsprotokollen for Ekspropriationskommissionen vedrørende anlæg i henhold til Lov om Cityring, 156. hæfte, forretningen den 9. april 2014, s.1321), der delvist er citeret i byrettens dom, fremgår yderligere bl.a., at kommissionen be-  
sigtede adgangs- og trafikforholdene omkring virksomheden den 9. april 2014 i forbindelse med behandlingen af Virksomhed Bs anmodning af 18. oktober 2013 om erstatning.

Af et brev af 21. april 2015 fra L kommune, Teknik og Miljøforvaltningen, til Københavns Politi med overskriften ”Regulering af trafikken i Ørnevejsviadukten – midlertidig i metroens anlægsperiode og permanent” fremgår bl.a.:

”Politiet tilkendegav, at med lukningen af Nørrebrogade ved ”Højbanen” for biler er adgangen til C fra nord reduceret væsentligt. Det kan konstateres i den øgede mængde trafik gennem viadukten ved Ørnevej og i krydset Lygten/Tagensvej, hvor den manglende kapacitet til afvikling af den stigende højresvingende trafik mod centrum resulterer i opstuvningsproblemer. På den baggrund har politiet fundet det nødvendigt at kræve trafikken gennem Ørnevejsviadukten opretholdt.

I forbindelse med vores drøftelse aftaltes det, at forvaltningen fremsender forslag til politiet om 1) midlertidig regulering af trafikken gennem Ørnevejsviadukten samt 2) forslag til justering af den fremtidige permanente løsning

1) *Forslag til midlertidig løsning (til metrostationen C er færdig-anlagt)*

På baggrund af erfaringerne med manglende overholdelse af den hidtidige skilte løsning i Ørnevejsviadukten (ensrettet biltrafik fra nord) anbefaler forvaltningen, at der i stedet forsøgsvis (i 3 måneder) etableres en midlertidig signalregulering men skiftevis ensrettet trafik (prioriteret kørsel).

Målet med signalreguleringen er at sikre, at der kan afvikles lovlig biltrafik i begge retningen (hvad der er behov for) samtidig med, at kapaciteten gennem viadukten er begrænset som følge af signalløsningen. Falder forsøget heldigt ud, foreslås løsningen denne midlertidige løsning oprethold[t] til metrobyggeriet er afsluttet (forventeligt i sommeren 2019).

2) *Forslag til justering af den fremtidige permanente løsning*

Tilbage i efteråret 2012 gav politiet samtykke til udformningen af den fremtidige metroforplads ved C St., jf. vedlagte tegning. Heraf fremgår det, at Ørnevejsviadukten lukkes for biltrafik. En væsentlig begrundelse herfor er den intensive cykeltrafik, der forventes på tværs af Ørnevej på nordsiden af "Højbanen" i forbindelse med åbning af en cykelsti langs nordsiden af banen frem til de 700 cykel P-pladser, der anlægges på nordsiden af C Station (da metrostationen er den nordligst liggende på Cityringen forventes den overvejende del af cykeltrafik at komme fra denne side).

I forbindelse med at forvaltningen skal gennemføre en nabohøring af den godkendte løsning (løsningen griber ind i den private fællesvej Bregnerødgade) genfremsendte forvaltningen (...) den 10. marts 2015 stationsforpladsprojektet til politiet med anmodning om en bekræftelse af tidligere givet samtykke, idet de trafikale forudsætninger i mellemtiden er ændret, idet Nørrebrogadeviadukten nu er lukket for biltrafik.

Idet forvaltningen er enig med politiet i, at lukning af Nørrebrogadeviadukten har reducere[t] tilgængeligheden til de centrale bydele fra nord, er forvaltningen indstillet på – under forudsætning af Borgerrepræsentationens godkendelse – at ombygge krydset Lygten/Tagensvej, således at højresvingsbanen forlænges ca. 30 meter, jf. vedhæftede skitse. Endvidere planlægges signalet indrettet med trafikstyring, således at ventesiden for højresvingende bilister reduceres mest muligt.

Med ovenstående forslag til en midlertidig løsning (signalregulering) og forslag om justering af den godkendte permanente løsning (øget kapacitet i krydset Lygten/Tagensvej) vurderer forvaltningen, at der kan skabes den nødvendige tilgængelighed til C fra nord. Vi ser frem til at modtage politiets stillingtagen til det foreslåede."

Som anført ovenfor er Ørnevej i dag lukket for biler til og fra Bregnerødgade.

DD har ved mails af 11. september og 31. oktober 2013 fra vicevæerten og ved bestyrelsens mail af 30. oktober 2013 og medsendte fotos fra samme periode af trafik og parkerede biler gjort L kommune opmærksom på tung trafik, herunder med transporter af gravemaskiner og boremaskine, og på vejens dårlige stand.

Den 5. juni 2015 rettede Vejlauget Q henvendelse til L kommune vedrørende trafikforholdene, herunder om gennemkørende trafik, trafikmængden og heraf forårsagede sikkerhedsmæssige problemer, ulykker, skader på parkerede biler og slid på og slaghuller i vejen, samt med spørgsmål om bl.a., hvorfor den planlagte permanente løsning med lukning for gennemkørende trafik ikke straks blev iværksat.

Ved mail af 14. marts 2016 til Virksomhed B meddelte Virksomhed Z., at hver gang virksomhedens chauffører skulle levere varer til Virksomhed B, havde de problemer med at komme tæt på adressen og foretage aflæsning, hvilket gjorde det vanskeligt at overholde leveringstidspunkter med andre kunder, og at Virksomhed B var nødt til at finde en løsning herpå. Ved mail af 9. maj 2016 til Virksomhed B meddelte Virksomhed S, at virksomhedens chauffør:

”endnu engang måtte køre forgæves hos dig [Virksomhed B], da han hverken kunne komme frem eller tilbage for alt metroselskabets [f]yld på vejen. Vi vil derfor fremover ikke kunne afhente dine dæk under disse vilkår [uden] at du vil blive opkrævet afregning for den ekstra tid, det kræver  
...”

Der er under hovedforhandlingen forevist luftfotografier af det pågældende område på C, hvorpå man kan se placeringen af metroarbejdspladsstationen, Virksomhed Bs placering på Bregnerødgade og de omkringliggende veje.

Endvidere er der forevist 10 fotografier af trafikken i Bregnerødgade optaget omkring 2017 samt fotografier af indgangen til Virksomhed B og området deromkring.

Der er for landsretten yderligere fremlagt årsrapport for Virksomhed B for 2017, udkast til årsrapport for 2018 og oversigt over Virksomhed Bs omsætning for 2001-2018.

### **Forklaringer**

E har supplerende forklaret bl.a., at Virksomhed B har været ejet af hans familie gennem fire generationer, og at virksomheden aldrig har haft behov for egentlig markedsføring, fordi man har mange faste kunder og fik nye navnlig gennem anbefaling af virksomheden. Forud for metrobyggeriet bestod virksomhedens kunder således hovedsageligt af faste kunder og nye kunder, der havde hørt om Virksomhed B fra andre kunder. Desuden kom der nye kunder, der havde set Virksomhed B fra vejen, når de kørte forbi. I forbindelse med metrobyggeriet mistede han både de kunder, der ”kom ind fra gaden”, og faste kunder, der ik-

ke uden forsinkelse kunne komme frem på grund af metrobyggeriet. Metroselskabet satte et fire meter højt byggehegn op, og man kunne derfor ikke længere se Virksomhed Bs skilte fra vejen. Det lille skilt til Virksomhed B, som Metroselskabet satte op, var på ingen måde synligt. En del af de faste kunder troede, at Virksomhed B var lukket, og han har brugt en del tid på at ringe til disse kunder for at sige, at Virksomhed B fortsat eksisterede. Han har ikke foretaget anden markedsføring.

Det var ikke et problem, at Bregnerødgade blev gjort ensrettet. Problemet var, at Metroselskabet havde til- og frakørsel til byggepladsen ved Ørnevej, hvilket medførte, at der ofte holdt lastbiler og blokerede vejen. Der opstod derfor trafikpropper på Bregnerødgade med ventetid og forsinkelser for både Virksomhed Bs kunder og leverandører til følge. Det medførte også, at Virksomhed Bs tidsplaner hele tiden skred.

Virksomhed Bs leverandører anvender store lastbiler, og nogle af dem ville ikke fortsætte samarbejdet med Virksomhed B, medmindre de fik ekstra betaling for det ekstra tidsforbrug, som de blev påført. Der var også nogle chauffører, der ikke turde køre ned af Bregnerødgade, fordi de var bange for, at de ikke kunne vende lastbilen for enden af vejen. Den af L kommune anviste mulighed for at foretage en trepunktsvending var alene teoretisk og ikke mulig i praksis. Lastbilerne måtte i stedet bakke ud ad Bregnerødgade for at komme ud samme vej, som de var kommet ind, og det gav problemer, når der holdt biler bag den pågældende lastbil. Han brugte tid på at hjælpe lastbilerne med at manøvrere rundt, hvilket tog tid fra andre opgaver.

Når Virksomhed Bs samarbejdspartnere på grund af de trafikale problemer i stedet leverede dæk i en af de tilstødende gader, tog det ham ofte lang tid at hente dækkene, da der typisk blev leveret omkring 100 dæk ad gangen. Virksomhed B måtte også betale for, at den virksomhed, som aftager Virksomhed Bs brugte dæk, afhentede dem, da afhentningen måtte ske i mindre lastbiler. Afhentning af dæk havde hidtil været gratis. Det var ikke muligt at koordinere levering eller afhentning af dæk med Metroselskabet, og han vidste aldrig, hvornår der ville være trafikale problemer. Hans tidsplaner blev derfor hele tiden ødelagt, og han blev nødt til at indsætte huller i kalenderen til forsinkelser, hvilket medførte færre kunder om dagen.

I 2013 søgte han efter råd fra sin revisor om erstatning for indtægtsnedgang som følge af metrobyggeriet. Han tog ikke selv fotografier af problemerne i Bregnerødgade på det tidspunkt, da han troede, at Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen gjorde det. Det var først til sidst i forløbet, at han tænkte, at det ville være godt selv at tage de fremlagte fotografier fra 2017. Ekspropriationskommissionen opfordrede Metroselskabet og L Kommune til at gå i dialog med ham om skiltningen, men Metroselskabet kon-

taktede ham aldrig herom. Han har ikke kontaktet Metroselskabet, da han gik ud fra, at Metroselskabet "som den store" ville kontakte ham.

Under Taksationskommissionens besigtigelse i 2016 kom der en lastbil ned ad Bregnerødgade, hvilket ellers ikke kunne lade sig gøre. Taksationskommissionens formand, EE, sagde til ham, at hun godt kunne se vanskelighederne, og at tålegrænsen var overskredet.

Han har ikke søgt om erstatning for perioden efter april 2010 til oktober 2011, som Ekspropriationskommissionens afgørelse angår, da han fik at vide, at det eneste, han skulle gøre, var at kontakte Taksationskommissionen om sit krav om en højere erstatning, og at Taksationskommissionen herefter ville tage sig af det. Af samme årsag har han heller ikke rettet henvendelse til Ls Kommune.

Han har forståelse for, at et byggeri af en størrelse som metrobyggeriet kræver meget plads, og at de omkringliggende virksomheder og beboere må tåle meget. Han har imidlertid også tålt meget og mere end, hvad der er rimeligt, ved i otte år at måttet leve med byggeriet og alle de problemer, som det medførte for Virksomhed B. Virksomhed B har mistet omsætning svarende til omkring 3,5 mio. kr. i de år, ligesom Virksomhed B har måttet leje noget af sin grund ud. Han har selv brugt meget tid på ekstra arbejde og besvær som følge af metrobyggeriet. En erstatning på 100.000 kr. svarer til 34 kr. om dagen for de ekstraordinære gener, som metrobyggeriet har påført ham.

Trafiksituationen i Bregnerødgade er bedre i dag. Vejen er lukket permanent ved Folmer Bendtsens Plads og Ørnevej. Virksomhed B har flere kunder nu, og det skyldes, at metrobyggeriets 4 meter høje byggehegn er væk. Virksomhed Bs samarbejdspartnere kan komme frem i dag, fordi den tunge trafik fra metroselskabet er væk, og de kan bedre bakke ned ad Bregnerødgade, fordi der ikke er nær så meget trafik som under metrobyggeriet. Virksomhed B har dog fortsat ikke så mange kunder som før metrobyggeriet.

### **Anbringender**

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

**Metroselskabet A** har yderligere anført navnlig, at det er Taksationskommissionens kendelse af 27. juni 2016, der er til prøvelse, og kendelsen angår en prøvelse af Ekspropriationskommissionens kendelse af 3. september 2014, hvor der blev ydet kompensation for gener i perioden fra april 2010 til oktober 2011. Forhold, der ligger efter denne periode, kan derfor ikke danne grundlag for erstatning i denne sag.

Det er ikke korrekt, når byretten angiver, at erstatningsspørgsmålet skal vurderes efter vejlovens § 103, jf. § 13 i Lov om Cityring, idet Virksomhed B ikke har været udsat for et ekspropriativt indgreb. Erstatningsfastsættelsen skal derimod ske med afsæt i de almindelige erstatningsretlige regler, herunder naboretten og den erstatningsbegrænsende regel, der er kommet til udtryk i den dagældende vejlovs § 69.

Da det i relation til Metroselskabets påstand er Taksationskommissionens retsanvendelse og ikke det udøvede skøn, denne sag angår, er der ikke grundlag for en mindre intensiv domstolsprøvelse.

Det er ikke muligt at fastslå, at der har været fornøden vejadgang efter den dagældende vejlovs § 69 eller en analogi heraf, for derefter at yde erstatning som følge af leveringsvanskeligheder, hvilket jo netop må tages som udtryk for, at vejadgangen alligevel ikke har været fornøden, jf. også dommen gengivet i UfR 2001.1446. Leveringsvanskeligheder må indgå i den samlede bedømmelse af, om der er fornøden vejadgang. Er der herefter ikke fornøden vejadgang, må der tilkendes erstatning, men er der fornøden vejadgang, kan leveringsspørgsmålet ikke vågne op igen og danne grundlag for erstatning efter almindelige naboretlige principper. Taksationsmyndighedernes retlige subsumption er derfor ulovlig med den virkning, at den tilkendte og udbetalte erstatning skal tilbagebetales.

Eftersom Virksomhed B ikke har bestridt, at der har været fornøden vejadgang, skal Metroselskabet herefter og allerede af den grund have medhold i den nedlagte påstand.

Hvis landsretten måtte nå frem til, at der kan ydes erstatning for leveringsvanskeligheder ved siden af den dagældende vejlovs § 69, er den naboretlige tålegrænse ikke overskredet, hverken som følge af leveringsvanskeligheder eller andre gener. Det anførte om henvisningsskilte kan ikke begrunde, at der skal ydes erstatning.

**Virksomhed B v/E** har heroverfor anført navnlig, at den retlige subsumption, som Taksationskommissionen har foretaget, hverken er forkert eller ulovlig. Der er blot fastsat erstatning for den flerhed af gener, som Virksomhed B har været udsat for, idet leveringsvanskeligheder er specifikt nævnt.

Leveringsvanskeligheder behøver ikke nødvendigvis at have noget med egentlig vejadgang og ændring heraf at gøre. Metrobyggeriet varede næsten ni år og medførte bl.a., at Bregnerødgade, og dermed også Virksomhed B, "forsvandt" i byggepladsen, ligesom trafik til og fra byggepladsen medførte store problemer for kunder og leverandørers adgang til Virksomhed B. Der bør derfor tilkendes Virksomhed B yderligere erstatning som påstået, og i hvert fald bør byrettens dom stadfæstes.



### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Virksomhed Bs erstatningskrav er pådømt af Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen i medfør af henholdsvis § 20 og § 19 i ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom med ændringer).

I denne sag er der ikke tale om anlæggelse af et nyt vejanlæg eller ombygning af bestående veje. Metroselskabet er ikke en vejbestyrelse, jf. § 2 i den dagældende vejlov (lovbekendtgørelse nr. 893 om offentlige veje af 9. september 2009 med ændringer og senere lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011), og sagen angår en midlertidig forstyrrelse af Virksomhed Bs vejadgang og ikke en permanent afbrydelse af adgang fra Virksomhed Bs ejendom til det offentlige vejnet som nævnt i den dagældende vejlovs § 69, stk. 2. Bestemmelsen i § 69, stk. 2, finder derfor ikke direkte anvendelse.

Princippet i den dagældende vejlovs § 69, stk. 2, må imidlertid i overensstemmelse med rets- og taksationspraksis indgå blandt de almindelige retsprincipper, herunder naboretten, som anvendes ved bedømmelsen af, om Virksomhed B har krav på erstatning for ekstraordinære ulemper, der er en følge af byggeriet af metrostationen, og som væsentlig overstiger, hvad der må anses for påregneligt efter de stedlige forhold.

I bymæssig bebyggelse må virksomheder herved være forberedt på, at der vil kunne foregå omfattende bygge- og anlægsarbejder, der vil indebære ulemper for virksomhedens drift – og således ikke blot, at adgang besværliggøres – og at sådanne arbejder vil kunne have en længere varighed.

Virksomhed B er beliggende på Bregnerødgade på C omkring 60 meter fra den etablerede metroarbejdspladsstation. Forud for etablering af metrostationspladsen og metrobyggeriet var der adgang til virksomheden fra Bregnerødgade fra Folmer Bendtsens Plads, Ørnevej og Tikøbgade. I den første del af byggeperioden fra april 2010 til oktober 2011 var der alene adgang fra Tikøbgade, da Ørnevej var spærret, mens der i perioden fra oktober 2011 til marts 2012 var adgang fra Ørnevej og Tikøbgade. Fra marts 2012 var der adgang til Virksomhed B fra Ørnevej og Tikøbgade, idet Ørnevej dog var ensrettet fra Nordre Fasanvej mod Bregnerødgade.

Det blev ved lokalplan nr. 487 vedtaget den 13. december 2012 bestemt, at biltrafik gennem Ørnevejsviadukten skulle ensrettes som led i den endelige planløsning, og det blev senere bestemt, at Ørnevejsviadukten helt skulle lukkes for biltrafik. Efter det oplyste er viadukten blevet permanent lukket som planlagt efter Metroselskabets færdiggørelse af anlægsarbejderne. Det må således lægges til grund, at det ikke kun var i byggeperioden – men også som led i den endeli-

ge vejløsning – at lastbiler, der skal hente eller aflevere dæk hos Virksomhed B, må bakke ud ad Bregnerødgade. Mængden af forbigående potentielle kunder må endvidere antages være blevet formindsket ikke blot i byggeperioden, men også permanent som følge af de ændrede vejforhold.

Det er heller ikke for landsretten bestridt, at Virksomhed B har haft fornøden vejadgang som nævnt i den dagældende vejlovs § 69, stk. 2, i byggeperioden.

Ved Ekspropriationskommissionens besigtigelse den 9. april 2014 blev det konstateret, at Virksomhed B ikke var skjult af byggehegn, og at arbejdshegnet til metroarbejdspladsstationen var placeret 60 m fra indkørslen til virksomheden, idet udsynet til virksomheden fra Folmer Bendtsens Plads dog var reduceret på grund af et ca. fire meter højt arbejdshegn rundt om arbejdspladsstationen. Der er ikke oplysninger, som understøtter, at udsynet til virksomheden har været anderledes og ringere end konstateret af kommissionen i byggeperioden. Landsretten lægger derfor til grund, at udsynet i hele perioden har været som konstateret under Ekspropriationskommissionens besigtigelse.

Der er enighed om, at Metroselskabet satte et skilt op med henvisning til Virksomhed B, og at Virksomhed B ikke har rettet henvendelse til Metroselskabet om, at denne skiltning ikke var tilstrækkelig. Det kan endvidere lægges til grund, at Virksomhed B ikke har rettet henvendelse til Metroselskabet eller L kommune som vejmyndighed om gener foranlediget af til- og frakørsel eller parkering af arbejdskøretøjer og -maskiner til metrobyggepladsen. Temaet for Vejlaugets henvendelse til L kommune af 5. juni 2015 var, ligesom DDs mails i september – oktober 2013, den vedligeholdelsesmæssige belastning af Bregnerødgade og for Vejlaugets vedkommende tillige den sikkerhedsrisiko, som den gennemkørende trafik medførte.

Herefter og efter en samlet vurdering af de gener i form af til- og frakørsel og parkering samt begrænset synlighed, som byggeriet har medført, finder landsretten det ikke godtgjort, at anlægsarbejdet i varighed og intensitet væsentligt er gået ud over, hvad Virksomhed B med en beliggenhed som den foreliggende måtte tåle.

På denne baggrund tager landsretten Metroselskabets påstand om tilbagebetaling af 100.000 kr. med renter som nedenfor bestemt til følge. Landsretten stadfæster endvidere byrettens dom for så vidt angår Virksomhed Bs betalingspåstand.

Efter sagens udfald skal Virksomhed B betale sagsomkostninger til Metroselskabet for begge retter med 76.700 kr. Beløbet omfatter 70.000 kr. til dækning af udgifter til advokatbistand ekskl. moms og 6.700 kr. til dækning af retsafgift for begge retter. Ved fastsættelsen af beløbet til dækning af udgift til advokatbistand er der udover sagens værdi taget hensyn til sagens omfang og forløb.

**THI KENDES FOR RET:**

Virksomhed B skal til Metroselskab A betale 100.000 kr. med procesrente fra den 21. december 2016.

Byrettens dom stadfæstes for så vidt angår frifindelsen af Metroselskabet A.

I sagsomkostninger for begge retter skal Virksomhed B inden 14 dage betale 76.700 kr. til Metroselskabet A. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.