



# KØBENHAVNS BYRET DOM

afsagt den 17. marts 2022

---

**Sag BS-24965/2020-KBH**  
**Hovedsagen**

Hovedentreprenør  
(advokat Ole Bernt Hasling)

mod

Andelsboligforeningen  
(advokat Anders Birkenfeldt)

og

**Sag BS-50333/2020-KBH**  
**Adcitationssag**

Andelsboligforeningen  
(advokat Anders Birkenfeldt)

mod

Ingeniørfirma  
(advokat Klaus Kastrup-Larsen)

Denne afgørelse er truffet af dommer Pia Petersen.

**Sagens baggrund og parternes påstande**

Retten har modtaget sagen den 25. maj 2020.

Sagen drejer sig om tvist om ansvaret for hindringer, forsinkelse og omkostninger herved i forbindelse med sagsøgers udførelse af entreprisarbejder for sagsøgte på ejendommen, beliggende XX

### **Sag BS-24965/2020-KBH**

#### **Hovedsagen**

Hovedentreprenøren har fremsat følgende påstand:

Andelsboligforeningen skal til Hovedentreprenøren betale 746.073,00 kr. ekskl. moms med procesrente fra den 3. februar 2020 og indtil betaling sker, subsidiært fra sagens anlæg og indtil betaling sker.

Andelsboligforeningen har fremsat påstand om principalt frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb.

### **Sag BS-50333/2020-KBH**

#### **Adcitationssag**

Andelsboligforeningen har nedlagt påstand om, at adciterede Ingeniørfirma tilpligtes at friholde Andelsboligforeningen for ethvert beløb, herunder renter og omkostninger, som Andelsboligforeningen under hovedsagen måtte blive dømt til at betale sagsøger, Hovedentreprenøren .

Andelsboligforeningen har endvidere nedlagt selvstændig påstand om, at Ingeniørfirmaet skal betale Andelsboligforeningen 3.750.000 kr. inkl. moms og med fradrag af det beløb, Ingeniørfirmaet måtte blive pligtig at friholde Andelsboligforeningen for i hovedsagen. Beløbet skal tillægges sædvanlig procesrente regnet fra den 11. maj 2020 og indtil betaling sker, subsidiært fra adcitering og til betaling sker.

Ingeniørfirmaet har nedlagt påstand om frifindelse for begge påstande.

Ingeniørfirmaet har nedlagt følgende selvstændige påstande:

Andelsboligforeningen tilpligtes til Ingeniørfirmaet at betalte 318.026,16 kr. med tillæg af rente 1,5 % pr. påbegyndt måned fra 1. juli 2020 til betaling sker.

Andelsboligforeningen tilpligtes til Ingeniørfirmaet  
at betale 24.637,50 kr. med tillæg af rente 1,5 % pr. påbegyndt måned fra 24.  
juli 2020 til betaling sker.

Andelsboligforeningen har overfor de selvstændige  
påstande nedlagt påstand om frifindelse.

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

### Oplysningerne i sagen

Det fremgår, at Andelsboligforeningen den 29. maj  
2018 underskrev aftale indgået med Ingeniørfirmaet om teknisk rådgiv-  
ning og bistand ved byggeopgaver vedrørende blandt andet gennemførelse af  
tagudskiftning, herunder renovering af kviste, vinduesudskiftning og facade-  
renovering på andelsboligforeningens ejendom beliggende og  
på Frederiksberg. Af aftalen fremgik, at juridisk rådgivning ikke  
var omfattet. Herudover fremgik blandt andet:

" ...

#### Rådgiverens ydelser

1.

Besigtigelse af ejendommen, udarbejdelse af overslagsbudgetter, diverse  
rådgivning ifm. opstart, deltagelse i generalforsamling  
(Denne ydelse er pr. d.d. I al væsentlighed gennemført)

2.

Udarbejdelse af udbudsprojekt (herunder evt. myndighedsprojekt) for ydelsen  
defineret i pkt. 2

3.

Indhentning af tilbud samt afholdelse af licitation

4.

Bygherrerådgivning og tilsyn undervejs i byggefasen, herunder løbende status  
og rapportering til bestyrelsen, samt deltagelse på ordinære og eventuelle  
ekstraordinære generalforsamlinger, der afholdes inden projektet er afsluttet.  
Der afholdes regelmæssige byggemøder efter aftale med Klienten.

Udgangspunktet herfor er ugentlige byggemøder, dog skal der som minimum  
afholdes byggemøde hver 14 dg. Referat af byggemøde skal fremsendes til  
Klienten senest to hverdage efter byggemødet. Styring af byggemøder samt  
referatskrivning er inklusiv.

5. Attestering af fakturaer samt løbende håndtering af byggesagsøkonomi,  
herunder blandt andet udarbejdelse af byggeregnskab.

...

8. Honorar.

Ingeniørfirmaet honoreres for arbejder nævnt under punkt 4.1-4.7 med 10,5 % af den valgte hovedentreprenørs samlede tilbud (inkl. evt. særpriser).

...

Vores tilbud forudsætter at byggeriet gennemføres i en sammenhængende tidsperiode og i hovedentreprise.

Ekstraarbejder under byggeriet honoreres med 10,5 % af håndværkerudgiften.

...

### **11. Ansvar.**

Rådgiveransvar er dækket af nedennævnte forsikring. I nærværende sag begrænses vores ansvar til i alt 3.000.000 kr. for ting- og ansvarsskader og 25.000.000 kr. for personskader

...".

Den 22. oktober 2018 gav Frederiksberg Kommune byggetilladelse til arbejdet.

Den 20. november 2018 udsendte Ingeniørfirmaet på vegne Andelsboligforeningen udbudsbrev, hvor 3 bydende, herunder Hovedentreprenør blev indbudt til at afgive tilbud på projekt, der fremgik af byggesagsbeskrivelse af 20. november 2018 udarbejdet af Ingeniørfirmaet for Andelsboligforeningen

Arbejdet blev udbudt i hovedentreprise som indbudt licitation. I udbudsbrevet oplystes blandt andet:

" ...

#### **Udbudsmateriale:**

Udbudsmaterialet, på baggrund af hvilket tilbuddet gives, omfatter nedennævnte materiale:

- Udbudsbrev af den 20.11.2018
- Udbudstidsplan den 20.11.2018
- Tilbudslister af den 20.11.2018
- Tegninger iht. tegningsliste af den 20.11.2018

Grundlaget for tilbuddet er AB 92 med tilføjelser og fravigelser beskrevet i Byggesagsbeskrivelsen.

...

#### **Arbejdets udførelse:**

Arbejderne omfatter bl.a.:

Nye vinduer, tag og facaderenovering

Den bydende skal overtage byggepladsen, som den forefindes, og må selv inden afgivelse af tilbud gøre sig nøje bekendt med de lokale forhold.

Desuden skal gældende love, bekendtgørelser, cirkulærer, vedtægter, regler, regulativer og anordninger, samt myndighedernes og forsyningsselskabernes bestemmelser overholdes, for så vidt angår forhold ved arbejdets udførelse.

...”.

Af byggesagsbeskrivelsen fra Ingeniørfirmaet dateret 20. november 2018, fremgik blandt andet:

” ...

### **1.3.1 Generelt**

Projektet omfatter udskiftning af vinduer og tag samt renovering af eksist. ydervægge inkl. diverse nødvendige følgearbejder.

...

## **3. AB 92**

...

### **Entreprenørens tilbud**

#### **§ 3.**

...

#### **Ad § 3, stk. 4-tilføjelse**

Tilbuddet skal omfatte samtlige ydelser, leverancer og naturlige følgearbejder til entreprisens fulde, konditionsmæssige færdiggørelse, herunder alle nødvendige biydelser, f.eks. materiel, forbrugsgods, oprydning og sikkerhedsforanstaltninger.

...

#### **Ad § 14, stk. 4-tilføjelse**

Entreprenøren skal dokumentere opgørelser over eventuelle ekstraarbejder og dekorter gennem fremlæggelse af priskuranter, originale ugelister og arbejdsedler, akkordopgørelser samt fakturaer og lignende. Til ydelser fra underentreprenøren kan hovedentreprenøren som udgangspunkt beregne sit dækningsbidrag, der alt efter kompleksitet, størrelse og risiko er maksimalt 5-10 %.

...

### **Bygherrens tilsyn**

#### **§ 17**

...

#### **Ad § 17, stk. 4-tilføjelse**

Tilsyn fra bygherrens side fritager ikke entreprenøren for det fulde ansvar for entreprisens konditionsmæssige udførelse.

...

## **4. BYGGEPLADS**

...

### **4.2.1. Generelt**

Byggepladsens indretning og de enkelte byggepladsfaciliteter skal til enhver tid opfylde alle gældende regler og anvisninger indenfor

området, herunder Arbejdstilsynet samt anvisninger fra kommunale og andre offentlige myndigheder.

...

#### **4.2.2. Myndighedsforskrifter og -vejledninger**

Der er foretaget en række forundersøgelser og supplerende undersøgelser i forbindelse med projekteringen af nærværende byggesag.

Alle de på listen nævnte undersøgelser er vedlagt som bilag til udbudsmaterialet. Arbejder/sanering for de pågældende emner skal udføres efter gældende forskrifter, og være indeholdt i tilbuddet.

...

#### **4.3 Overdragelse og aflevering af byggepladsen**

Entreprenørens faste pris er baseret på byggepladsen, som den henligger ved planlagt besigtigelsesmøde den 27.11.2018.

...

Lokaliteterne overtages ryddede i et sådant omfang, at der kan etableres nødvendigt arbejdsområde for de udførende. Fast inventar mv. fjernes af de respektive entreprenører, i det omfang dette fremgår af arbejdsbeskrivelserne.

Hovedentreprenøren foranlediger inden arbejdets påbegyndelse afholdelse af et vejsyn med deltagelse af byggeledelsen samt vejmyndighed.

...

#### **4.4 Eksisterende forhold**

De eksist. forhold på byggepladsen fremgår af tegningsmaterialet samt entreprenørens egen registrering af faktiske forhold besigtigelse i tilbuds beregningsperioden.

*Ad stk. 1. udgår og erstattes med:*

Eksisterende bygningsdele, udearealer og vejanlæg inkl. udstyr, ledninger samt beplantning, der ikke er omfattet af byggesagen, må ikke beskadiges. Der skal foretages de nødvendige beskyttende foranstaltninger til at sikre eksisterende forhold. Midlertidige flytninger eller demontering af udstyr eller lignende samt beskæring af træer og buske må ikke foretages uden byggeledelsens godkendelse.

...

#### **4.6 Byggepladsforhold**

##### **4.6.1 Generelt**

Afgrænsning

Ønsker hovedentreprenøren et byggepladsareal udover det, der er vist på byggepladstegningen, kan dette først ske efter byggeledelsens accept og vedkommende skal selv indhente de nødvendige tilladelser og selv afholde alle udgifter i den forbindelse.

...

##### **4.7.2. Udendørs færdselsarealer**

Hovedentreprenøren etablerer, vedligeholder, vejrligssikrer, omlægger og fjerner byggepladsveje, gangveje og overkørsler iht. udbudstidsplanen og byggepladstegning.

#### 4.7.3. Færdselsarealer i bygninger

Hovedentreprenøren forestår levering, opsætning, vedligeholdelse, flytning samt nedtagning og fjernelse af interims inddækninger ...”.

Hovedentreprenøren afgav herefter tilbud i henhold til udbudsmaterialet med en samlet tilbudssum på 19.486.021 kr., heraf 3.514.985 kr. til byggeplads, herunder 2.979.900 kr. til stillads inkl. overdækning og en tømrerentreprise på 2.650.020 kr. primært vedrørende tag- og vinduesarbejde.

Den 13. marts 2019 blev underskrevet entreprisekontrakt mellem Andelsboligforeningen og Hovedentreprenøren. I kontrakten henvises til udbudsmaterialet af 20. november 2018 med udbudsbrev, fagbeskrivelse, fællesbetingelser, tegninger og rettelsesblad med en samlet entreprisepå 17.938.067,50 kr. Af kontrakten fremgik herudover blandt andet:

” ...

#### § 6 Tids- og rateplan

Arbejdet udføres i perioden 03 04 19 og til og med 18 03 2020

Bygherren kan rejse erstatningskrav for forsinkelse ud over dagbodens beløb, såfremt bygherren lider et tab større end svarende til dagbøderne.

...

#### § 7 forandringer i entreprisen

Af hensyn til styring af økonomien skal oplæg til aftalesedler løbende indsendes til tilsynet ved Ingeniørfirmaet ...

Der må ikke ske iværksættelse af ekstraarbejder uden tilsynets attestering samt bestyrelsens skriftlige samtykke sammen med fast aftalt pris.

...

#### § 8 Bygherrens tilsyn

Bygherres rådgiver Ingeniørfirmaet fører tilsyn på udførelsen. Det understreges, at dette tilsyn ikke ændrer ved det forhold, at det er entreprenørens ansvar at sikre, at arbejdet udføres i den foreskrevne kvalitet. Det er endvidere entreprenørens ansvar, at opmåling og optælling er korrekt.

...”.

Hovedentreprenøren påbegyndte herefter arbejdet og antog  
Tømrerentreprenør som underentreprenør. Der blev indgået aftale med  
Stilladsentreprenør om stilladsentreprisen.

Den 14. juni 2019, da man var nået til at skulle arbejde på den gavl af ejendommen, der ligger på XX, ansøgte Tømrerentreprenør

Københavns Kommune om tilladelse til "opstilling af container og stillads på XX ved Forum". Containeren skulle opstilles på ejendommens eget område beliggende på matr. nr. . En del af området, hvorpå der skulle stilles stillads var omfattet af matr. nr. tilhørende Frederiksberg Kommune. Tidligere under byggesagen var der den 23. maj 2019 af Frederiksberg Kommune givet tilladelse til opstilling af stillads/rullestillads, der skulle placeres på den del af ejendommen, der ligger på XX vedrørende byggetape 1. Tilsvarende blev der den 2. oktober 2019 givet tilladelse til stillads på XX vedrørende etape 2.

Efter modtagelse af ansøgningen af 14. juni 2019 skrev Frederiksberg Kommune den 25. juli 2019 til Metro Service og cc Tømrerentreprenør således:

" ...

Vi har modtaget en anmodning om opstilling af en container ud for XX og vil i den forbindelse forhøre os om dette giver anledning til indsigelser fra jer?

...".

Den 1. august 2019 svarede Metro Service blandt andet således:

" ...

Som du kan se af nedenstående kort, skal containeren placeres oven på Metroens tunnelrør ved Forum (matr.nr. Frederiksberg), hvorfor der er visse restriktioner for, hvor meget belastning der kan tillades. Den ejendom, stillads skal opstilles på (matr. nr. Frederiksberg) har desuden også tinglyst Metroens sikkerhedsservitut. Til orientering har jeg vedhæftet begge servitutter i denne mail.

På ejendommen matr.nr. Frederiksberg må zone 1 ikke udsættes for belastning, og zonerne 3 og 4 må maksimalt udsættes for en belastning på hhv. 50 kPa og 80 kPa, jf. servitut om Metro\_353 og tilhørende tegning 13-4-39-134. Metro-selskabet vil derfor gerne bede om at få fremsendt en byggepladstegning, der viser containerens præcise placering i forhold til servituttens belastningszoner. Desuden vil vi også gerne vide, hvad containeren skal benyttes til. Er det mandskabsvogn, opbevaring af materiel eller noget helt andet?

Ejendommen matr.nr. Frederiksberg må ligeledes maksimalt udsættes for hhv. 50 kPa og 80 kPa for zonerne 2 og 3, jf. servitut om Metro\_13gl og tegning 13-4-39-132.



Opstilling af både stillads og container skal naturligvis overholde disse belastningsbegrænsninger. Hvis disse ikke kan overholdes, skal dispensationsansøgning fremsendes til Metroselskabet på ... benyt gerne vedhæftede ansøgningskema hertil.  
 ...”.

Af servitutten, der var medsendt, og som er underskrevet af landinspektøren den 12. august 2013, og lyst på andelsboligforeningens ejendom matr. nr. Frederiksberg en af parterne uoplyst dato, fremgår blandt andet:  
 ” ...

#### B E S T E M M E L S E R

der ved ekspropriation efter reglerne i statsekspropriationsloven (Ibk. nr. 1161 af 20. november 2008) i anledning af anlægget af Frederiksbergbanen er pålagt matr.nr.        Frederiksberg, og som vil være at sikre ved tinglysning:

#### DEKLARATION

##### Servitut om Metro

Af hensyn til beskyttelse af stationer og skakte m.v. i tilknytning til etape 2A af metrobanen anlagt i henhold til lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v. med efterfølgende ændringer (i det følgende kaldet Metro) pålægges ejendommen matr.nr.        , Frederiksberg (i det følgende kaldet ejendommen) en række rådighedsindskrænkende bestemmelser, som den til enhver tid værende ejer af ejendommen (i det følgende kaldet ejendommens ejer) skal respektere. Bestemmelserne pålægges indenfor forskellige sikkerhedszoner. Arealerne, der pålægges bestemmelserne, er vist på tegning 13-4-39-132

#### **Kap 1. Belastning.**

§ 1 Den maksimale belastning, arealet må udsættes for uden den påtaleberettigedes tilladelse, er 50 kPa og 80 kPa for hhv. zone 2 og zone 3, jf. tegning 13-4-39-132. 1 kPa (kilo pascal) svarer til 100 kg pr. m<sup>2</sup>.

Belastningen er defineret samlet for egenlast (tyngden af permanent placerede konstruktionsdele og permanent virkende jord- og vandmasser) og nyttelast (fri last fra eksempelvis personer, møbler, inventar, maskiner, oplagrede varer, installationer og køretøjer).

Belastningen skal forstås som en nettobelastning i forhold til frit ubebygget areal og beregnes som en gennemsnitslast for det på tegning 13-4-39-132 viste skraverede areal på ejendommen.

I zone 2 og zone 3 må belastningen på de til enhver tid bebyggede arealer dog højst udgøre 100 kPa, gennemsnitligt.

Stk. 2 Indenfor zone 4, jf. tegning 13-4-39-132, må antallet af etager i bygningen excl. tagetage ikke overstige 6.



§ 8 ...

Stk. 2 Ved opstilling af kraner, øvrige arbejdsredskaber, konstruktioner, anlæg, stilladser og afdækninger o.l., både permanente og midlertidige, skal der træffes sikkerhedsforanstaltninger således, at der ikke kan ske nedstyrtning af last m.v. til fare for personer, der opholder sig på stationen eller på stationsforpladsen eller under ovenlysprismerne på stationen.

...

### **Kap. 10. Dispensation og påtaleret.**

§ 10 Der kan dispenseres fra ovenstående bestemmelser, dersom ejeren af ejendommen skriftligt overfor den påtaleberettigede dokumenterer, at den påtænkte konstruktion ikke skader Metro.

Stk. 2 Ved meddelelse af dispensation har den påtaleberettigede ret til at føre tilsyn med arbejdernes udførelse, herunder forlange udleveret dokumentation.

Stk. 3 Efter endt udførelse skal der fremsendes skriftlig dokumentation til den påtaleberettigede for de udførte arbejder.

...".

Den 2. august 2019 skrev Person H fra Frederiksberg Kommune således til Person A, Tømrerentreprenøren med emneangivelse "Opstilling af container og stillads på XX ved Forum metro":

"...

Så kom første svar fra Metro.

De vil gerne have yderligere oplysninger.

...".

Den 5. august 2019 skrev Person A, Tømrerentreprenøren til Person E, Ingeniørfirmaet :

"...

Vi har desværre en udfordring med affaldscontainere og evt. stillads på etape 3, måske også etape 2. Hvad skal vi to finde på at smarte tricks her?

...".

Frederiksberg kommune afviste efterfølgende den 28. august 2019 ansøgningen af 14. juni 2019 fra Tømrerentreprenøren.

Den 5. september 2019 skrev Metro Service således til Frederiksberg Kommune:

"...

Metroselskabet har erfaret, at der er opstillet stillads på Metroens konstruktion ved Forum station. Selskabet har ikke givet tilladelse til dette, da stilladsets placering, jf. nedenstående mail af 1. august 2019, var angivet inden for sikkerhedsservitutzone 1 som ikke må udsættes for belastning.

Af nedenstående mail fremgår det også, at Metroselskabet har efterspurgt yderligere informationer om stilladset og containerne med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelse til dette. Selskabet har dog ikke modtaget disse efterspurgte informationer.

På baggrund af ovenstående, skal jeg bede om at i får fjernet stilladset hurtigst muligt. Metroselskabet skal modtage dokumentation for at stilladset er fjernet. ...”.

Herefter skrev Person H , Frederiksberg Kommune samme dag til  
Stilladsentreprenøren

”...

Der er ikke ansøgt på opstilling af stillads ved XX og  
XX !

Der skal ansøges om dispensation ved de to adresser hos Metro (se vedhæftede ).

Ansøgningen for XX er udløbet og skal ansøges på ny!

...”.

Person H skrev samtidig til Person A , Tømrentreprenøren  
og bad ham tage kontakt til Metro om en løsning.

Samme dag skrev Person E , Ingeniørfirmaet til Person A ,  
Tømrentreprenøren og cc til Person I , der er beregner hos  
Hovedentreprenøren:

”...

Der står i byggesagsbeskrivelsen s 15.

*Byggepladsens indretning og de enkelte byggepladsfaciliteter skal til enhver tid opfylde alle gældende regler og anvisninger indenfor området, herunder Arbejdstilsynet samt anvisninger fra kommunale og andre offentlige myndigheder.*

Der står endvidere i byggepladsbeskrivelsen s 26.

*Udgifter til ”råden over vej” skal være indeholdt i tilbud.*

*Entreprenør forestår indhentning af tilladelser fra relevante myndigheder.*

Jeg vil derfor mene at det er hovedentreprenøren som står for div. godkendelser. Jeg ved ikke om det er dig eller Person I?

...”.

Sideløbende og i forlængelse af tilladelser fra Frederiksberg Kommune til stillads på etape 1 og 2, havde Stilladsentreprenøren søgt Frederiksberg om tilladelse til opstilling af stillads med påbegyndelse den 6. september 2019 og afslutning

den 31. oktober 2019. Der var i ansøgningen angivet XX som vaj-  
navn og supplerende oplyst:

" ...

Afmærkning **der er lavet gennem gang under stilladset**  
Beskrivelse af sted **vi bygger stillads rundt jørnet**

...".

Person J , Frederiksberg Kommune gav den 6. september 2019 tilladelse til stilladset.

Herefter var der en videre dialog mellem Metro Service og Tømrerentreprenøren om stilladset, hvorunder Metro Service den 13. september 2019 til Tømrerentreprenøren meddelte, at der ikke måtte arbejdes på stilladset ved Forum Station , før der var opnået godkendelse til det fra Metroselskabet.

Den 18. september 2019 skrev Person A , Tømrerentreprenøren til Person E , Ingeniørfirmaet :

" ...

I forlængelse af vores telefonsamtale dd. ang. sagen ved Metros grund, fremsender jeg en e-mail herpå.

Da jeg har brugt en halv dag i dag, på at komme igennem til den ene og den anden i Metro Service mf. og ikke er nået videre, vil jeg gerne have at bygherre tager sig af denne udfordring. Jeg ønsker ikke at stå med ansvaret for at byggeriet bliver forsinket grundet alle disse ansøgninger, jeg kan forstå der skal være på plads, før at der kan komme fremgang i sagen.

Kort status:

Der er sendt ansøgning ind til Byggeprojekt med dispensationsansøgning i sidste uge og dd. nu med statiske beregninger (beregninger med søjletryk, efter ønske fra telefonmøde d. 11/09-19 af Person G ). Der afventes pt. svar herfor.

Du er cc. på e-mail fra dd. hvor jeg beder Stilladsentreprenøren om at søge en ny dispensationsansøgning for etape 3.

...".

Den 19. september 2019 skrev Person F fra Metroselskabet endvidere således til Person A , Tømrerentreprenøren :

" ...

Metroselskabet kan ikke give tilladelse til, at stilladset opstilles på Metroens trappevæg. Som oplyst i mail af 6. september fra Person G (vedhæftet), skal stilladsets støttefodder flyttes ind på fortovet, da det er vores bygningsin-

geniørs vurdering, at det medfører store sikkerhedsmæssige risici at understøtte stilladset på Metroens trappevæg.

For at opnå tilladelse til opstilling af stillads inden for servitutzonen, skal det beskrives hvordan stilladset opstilles samt, hvordan stilladset (ikke) påvirker anlæggets eller passagerernes sikkerhed. Dette håndteres formelt i en Operations and Maintenance Change Request (OMCR), og jeg har vedhæftet formular til ansøgningen i denne mail.

Der kan forventes en behandlingstid på op til 3 uger for en OMCR, og stilladset må ikke opstilles inden for servitutzonen før OMCR'en er godkendt, og der er meddelt igangsætningstilladelse fra Metroselskabet.

...".

Den 23. september 2019 fremsendte Person D , Ingeniørfirmaet til Metro Service ansøgning om opsætning af stillads på etape 3 på ejendommen. Der blev medsendt tegning og beregninger på opsætningen.

Der blev udarbejdet flere ansøgninger og givet flere tilladelser fra Metroselskabet, der dog ikke blev underskrevet af ansøgerne. Person D , Ingeniørfirmaet skrev herom således til Person F , Metroselskabet den 24. oktober 2019:

"...

Tak for din mail i går. Desværre ændrer det ikke ved standpunktet for entreprenøren, der stadig finder jeres vilkår omkring erstatningsansvar ved driftstab, pligt til at undersøge jeres konstruktioner etc, helt ude af proportioner for at sætte et stillads op. Derfor prøvede jeg også at ringe lidt tidligere. Ligeledes har jeg prøvet at få fat i Person K , men han vil ikke tale med mig om det. Det skal via jer, var den firkantede melding jeg fik.

PT har denne problemstilling kostet bygherre omkring en ½ million i ekstra omkostninger, og jeg vil derfor opfordre til at vi omgående få et møde i stand med parterne, så vi kan finde en løsning, der er rimelig ansvarsmæssigt. Det skal bemærkes at det er et stillads og en container – der skal ikke foretages gravearbejder, permanente opstillinger eller lignende.

Hvornår vil I kunne mødes i dag eller i morgen omkring problemet?

...".

Person F svarede samme dag således til Person D , Ingeniørfirmaet og cc til blandt andet bestyrelsen i andelsboligforeningen, Hovedentreprenøren og Tømrerentreprenøren :

"...

Som aftalt er her den sidste tilladelse, så stilladset kan flyttes fra metroens bagtrappe. Tilladelsen er som de andre først gældende, når den er underskrevet og returneret til Metroselskabet på mailadressen ....

Metroselskabet har hermed leveret de nødvendige tilladelser til arbejder nær metroen, og Selskabet ser derfor sagen som lukket, når tilladelserne er underskrevet. Som nævnt i telefonen medfører tilladelserne ikke krav om yderligere undersøgelser forud for arbejderne. Der er tale om standardvilkår, der stilles ved alle arbejder nær metroen, og vi kan derfor ikke ændre i disse.

Vi mødes gerne med alle parterne i morgen, så vi kan forklare baggrunden for de stillede vilkår. Har I mulighed for at komme herud på Metrovej 5 en times tid mellem 11 og 12.30?

...".

Grundet formuleringen af de ansvarsbestemmelser, der er indeholdt i tilladelserne samt forsikringsforholdene i forhold til dette, lykkedes det fortsat ikke at få underskrevet tilladelsen, idet der blandt parterne ikke var enighed om, hvem der skulle/ville påtage sig ansvaret. Der var herefter fortsatte drøftelser med Metroselskabet.

Sideløbende pågik drøftelser om økonomien i forbindelse med standsningen af arbejdet på byggeriet. Hovedentreprenøren skrev herom den 4. februar 2020 til Andelsboligforeningens bestyrelse:

" ...

Vedr. afklaring økonomi i forbindelse med Metro standsning af arbejdet, er der dags dato aftalt følgende mellem bygherre og Person L (ejer af Hovedentreprenøren).

Økonomioversigt omkring forhold kr. 2.951.000,00 ændres.

- Tag hul overdækning udgår
- Tillæg for murer udgår
- Ingeniør udgår
- Stilladsentreprenøren udgår
- Understøtning af gavl etape 2 udgår
- Leje af understøtninger gavl etape 2 udgår
- Forhøjelse af ansvarsforsikring udgår
- Ny opstart / nyt tømrersjak udgår

Ovenstående poster overgår til særskilte aftalesedler, som honoreres særskilt. Betaling sker til Person L senest i uge 7.

- Tabt dækningsbidrag udgår også og behandles særskilt.

Advokater kommer med redegørelser og derefter afklares forholdet mellem Person L og Andelsboligforeningen.

Tilbage er ca. kr. 2.172.000,00 som Andelsboligforeningen accepterer at honorere.

Betaling afventer generalforsamling men overfører dags dato aconto kr. 1.000.000,00 til Person L .

Andelsboligforeningen bedes bekræfte ovenstående aftale dd.

...".

Den 4. februar 2020 svarede Person B fra bestyrelsen således:

".

Jeg skriver for god ordens skyld, at vi aftalte, at vi i dag skulle have en faktura vedr. aftaleseddel 16, som vi har aftalt at betale kr. 1 mio. a conto på.

...".

Ved underskrift den 17. februar 2020 indgik Andelsboligforeningen og Ingeniørfirmaet yderligere en aftale om teknisk rådgivning og bistand, hvoraf blandt andet fremgik:

"...

Denne aftale vedrører teknisk rådgivning og bistand for arbejder på Bygherres ejendom beliggende på XX og XX ("Ejendommen").

Hovedentreprenøren ... ("Entreprenøren"), udfører en række arbejder på Bygherres Ejendom, hvilke er gået i stå som følge af en på arealet for arbejdernes udførelse hvilende servitutter fra Metroselskabet I/S ("Metro") om bl.a. trykbelastning af arealet.

Metro har for servitutterne udstedt dispensationer nr. 1533 og 1533-2, begge dateret 12. december 2019 ("Dispensationerne"). Entreprenøren er indstillet på at genoptage arbejdet, forudsat de i **bilag 1** viste ændringer i Dispensationerne foretages af Metro. Bygherre foranlediger ændringerne i bilag 1 gennemført over for Metro.

Bygherren rekvirerer hermed Rådgiverens bistand til varetagelse af dele af de i bilag 1 anførte tekniske forhold, som sorterer under Bygherren, hvilke præciseres at udgør følgende.

- 1) Indhentelse af tilladelse til opstilling af stillads fra grundejer af ejendommen matr. nr. Frederiksberg, Frederiksberg Kommune til udførelse af anlægsarbejderne.
- 2) Afdække og i nødvendigt omfang instruere Entreprenøren om, hvorledes arbejdet afgrænset til med ændringen af stilladset ved metrotrappen udføres ansvarligt til Metro, Metroens passagerer og Metroens drift
- 3) Søge de for arbejdernes gennemførelse nødvendige arbejdstilladelser hos Metro Service A/S på ....., under instruktion fra Bygherre.



4) Føre tilsyn og kontrol med, at stilladsets støtteben placeres på aflagte jernplader, flugtveje ikke afspærres og grus udlægges således at der sikres jævn lastfordeling

5) Informere Metro Service A/S, når ændringerne i stilladset er gennemført, samt på vegne af og med Bygherre deltage i ...mødet.

...

Denne aftale er alene indgået for at skabe fremdrift for Entreprenøren. Aftalen indebærer dermed ikke for Rådgiveren en anerkendelse af det af Bygherre rejste krav som følge af standsningen. Parternes synspunkter og retsstilling i relation hertil er dermed uændret som følge af denne aftale.

...".

Den 19. februar 2020 blev der givet dispensation og igangsætningstilladelse fra Metroselskabet. Efter drøftelserne og efter ændring af ansvarsbestemmelsen endte det med, at tilladelsen blev givet til Andelsboligforeningen og Stilladsentreprenøren i foreningen. Af tilladelsen fremgår blandt andet:

"

## **2. Vilkår for anlægsarbejdet**

Etablering og udførelse af anlægsarbejdet skal ske i overensstemmelse med det fremsendte ansøgningsmateriale, jf. pkt. 1 med de her! angivne bilag  
Anlægsarbejdet gennemføres endvidere på betingelse af,

at Bygherre afholder samtlige omkostninger forbundet med arbejdet,

at der gives tilladelse fra grundejer af ejendommen matr.nr. Frederiksberg, Frederiksberg Kommune,

at Bygherre sikrer, at arbejdet bliver udført forsvarligt i forhold til Metroen, Metroens passagerer og Metroens drift,

at Bygherre sørger for, at Metroens tinglyste sikkerhedsservitut, foruden den dispenserede bestemmelse, ti! enhver tid overholdes,

at Bygherre, forinden stilladset flyttes, søger og får arbejdstilladelse fra infrastrukturforvalteren Metro Service A/S, idet ansøgning kan ske ved brug af formularen "Arbejdstilladelse B",

at stilladsets støtteben placeres på aflange jernplader,

at flugtveje ikke afspærres,

at grus udlægges således at der sikres en jævn lastfordeling,

at Bygherre sikrer, at Stilladsentreprenøren er dækket af sædvanlig virksom og gyldig ansvarsforsikring, som beløbsmæssigt ikke må være begrænset til et beløb på under DKK 15.000.000 (femten millioner), og på Metroelskabets anmodning uden ugrundet ophold skriftligt dokumenterer dette over for Metroelskabet,

at Bygherre informerer Metroelskabet herom, så snart flytning af stilladset er gennemført, og deltager i en gennemgang med Metroelskabet og infrastrukturforvalteren Metro Service A/S for at sikre, at ny placering og indretning af stillads er gennemført korrekt og i overensstemmelse med gældende krav, og ikke påbegynder øvrige arbejder før sådan gennemgang er gennemført og accepteret af Metroelskabet og infrastrukturforvalteren Metro Service A/S,

at Bygherre til Metroelskabet senest den 10. januar 2020 leverer en tidsplan, som angiver hvornår placering og indretning af stillads vil være bragt i overensstemmelse med denne DISP 1533 og hvornår gennemgang beskrevet ovenfor kan gennemføres.

### **3. Ansvar**

Tømrentreprenøren og Stilladsentreprenøren er ansvarlige for skade i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om erstatning.

...”.

Samme dato gav Metroelskaber andelsboligforeningen og Stilladsentreprenøren tilladelse til at opstille containeren inden for Metroens sikkerhedszoner 4 og 5. Af tilladelsen fremgik blandt andet:

”...

### **2. Vilkår for anlægsarbejdet**

Etablering og udførelse af anlægsarbejdet skal ske i overensstemmelse med det fremsendte ansøgningsmateriale, jf. pkt. 1.

Anlægsarbejdet gennemføres endvidere på betingelse af,

at Bygherre afholder samtlige omkostninger forbundet med arbejdet,

at Bygherre sikrer, at arbejdet bliver udført forsvarligt i forhold til Metroen, Metroens passagerer og Metroens drift,

at der af hensyn til materialets antændelsesrisiko og den nærliggende metrokonstruktion, benyttes en lukket container eller på anden måde afdækket container.

### **3. Ansvar**

Tømrentreprenøren og Stilladsentreprenøren er ansvarlige for skade i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om erstatning.

...”.

Den 29. juni 2020 betalte Andelsboligforeningen yderligere 1.220.435,55 kr., til Hovedentreprenøren vedrørende standsningsomkostninger. Det fremgik, at betalingen skete under protest.

### Forklaringer

Person L , Person M , Person N , Person B ,  
 Person O , Person D , Person F , Person G , og  
 Person E har afgivet forklaring.

**Person L** (hovedentreprenøren) forklarede blandt andet, at han ejer Hovedentreprenøren . 90 % af deres opgaver vedrører entrepriser vedrørende tag, facader m.m. De har gennem 30 år samarbejdet med Tømrentreprenøren som underentreprenør. Det forekommer også, at Hovedentreprenøren er underentreprenør til Tømrentreprenøren . De har i samarbejde mellem 10 og 20 projekter om året. Person A var byggeleder på opgaven. Han stod for det daglige arbejde, og han var på byggepladsen hele dagen. Han var i telefonisk kontakt med ham og med til byggemøderne. Da de modtog udbudsmaterialet, tog beregneren ud på stedet og kiggede på ejendommen. De tog udgangspunkt i beskrivelsen.

Byggepladsplanen, bilag 8, er en traditionel tegning over byggepladsen. De rekvirerede ud fra denne tegning et tilbud fra stilladsfirmaet . De bad også Tømrentreprenøren om at tage en stilladspris med i deres tilbud. Herefter valgte de Stilladsentreprenøren til at stå for stilladset. Stilladsfirmaet ansøgte herefter kommunen om tilladelse til opsætning af et klasse 5 stillads.

Stilladset blev opsat som foreskrevet med en bredde på 2,20 m. I beskrivelsen stod ikke noget om, at der var særlige forhold på stedet. Det var sædvanligt at opsætte overdækning, hvor folk kunne gå under stilladset med paller i bunden, plastic på siderne og plader over adgang til hoveddøre.

Man byggede stilladset op løbende efter fremdrift i etaper. Når man var færdige med etape 1, skulle stilladset videre til etape 2 og så fremdeles. Man triller eller hejser herefter overdækningen videre. Den 27. november 2018 blev der afholdt et "spørgemøde". Tømrentreprenøren deltog i dette møde. Der var 35 mennesker med til mødet. Der blev ikke nævnt noget om Metroen eller problemer i forhold til denne på mødet. Ingen talte om det eller spurgte til det. Ingen tænkte over, at der var en restriktion. De undersøger ikke tingbøger og har aldrig gjort det. Da de fik at vide, at de skulle standse arbejdet, forsøgte de at fortsætte processen og minimere tabet. Der var en god dialog med bestyrelsen i Andelsboligforeningen og Ingeniørfirmaet . Alle forsøgte at finde en løsning. Det var Metroselskabet, der var problemet.

Da arbejdet blev stoppet, manglede de renoveringen af den sidste del af taget og omkring 30 vinduer og kviste, som de ikke kunne komme til uden stilladset. Alt arbejde gik i stå på taget. De fortsatte med opgaver på andre vinduer og malerarbejde m.m. De kendte ikke til belastningszonen. Det havde ikke hjulpet, at stilladset var blevet sat med fødderne på fortovet, idet dette også have krævet særlig tilladelse. De kunne ikke få Stilladsentreprenøren til at ændre på stilladset, uden at Metroselskabet tillod det, og de manglede tilladelsen fra Metroselskabet. De statiske beregninger stod de ikke for. Der var tale om krav fra Metroselskabet, som de aldrig tidligere havde været ude for. De andre opgaver på bygningen var de færdige med efter 1 måned. Herefter kunne de ikke komme videre. Det samlede arbejde tog herefter 16,5 måned i stedet for 11,5 måned. De kunne ikke sende folkene til andre steder. De blev sendt hjem og stod klar fra dag til dag, idet man hele tiden forventede at få klarmelding til at fortsætte.

På arbejdseddelen bilag 9, har de opgjort tabet for hjemsendelse af tømrere, stilladsleje og dækningsbidrag m.m. Man opkrævede herunder omkostningerne, der løbende blev gjort op til stilladset, der stod på stedet uden at blive brugt. De lod det stå, idet man hele tiden forventede at få tilladelse, men tilladelsen kom ikke. Udgiften blev gennemgået med Person B . Det blev drøftet på 2 møder. Det blev aftalt, at der skulle betales 1 mio. kr. og senere 1,2 mio. kr. i standsningsomkostninger. Der var enighed om, at de ikke var skyld i det. Han og Person A var på stedet hver eneste dag i de 5 måneder, hvor de kæmpede med at få tilladelsen. De skulle have startet en ny sag op på Vesterbro, men de kunne ikke påbegynde denne opgave, idet de var bundet til opgaven på Andelsboligforeningen . De var først færdige med arbejdet i februar 2020. De tabte derfor 5 måneders omsætning, idet de ikke kunne arbejde andre steder i perioden. Beløbet er beregnet ud fra fakturaer på sagen.

De har før arbejdet ved stationsnære områder, og de har ikke haft problemer med det. Ingen var opmærksomme på, at det var noget særligt i forhold til den aktuelle Metro. Han husker ikke, hvilken dato stilladset på gavlen blev stillet op. Han hørte første gang om trykbelastningsproblemerne, da spørgsmålet kom op på et byggemøde i forbindelse med ansøgningen om containeren. Det var i slutningen af juli eller starten af august. De skulle ikke have indhentet dispensation hos Metroselskabet i forbindelse med tilbuddet. Det var ikke deres opgave. Metroselskabet ejes af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten. Han kunne ikke vide, at der var en servitut på ejendommens område samt det tilgrænsende område. Han kunne ikke have fundet den relevante servitut, hvis han havde søgt på ejendommen, idet den var tinglyst på naboejendommen. Han havde undersøgt spørgsmålet, hvis det havde været beskrevet, at han skulle gøre det, men der var intet omtalt i hverken udbudsmaterialet eller tilbud

I efteråret 2019 var der en omfattende dialog mellem Metroselskabet og Person A, idet de forsøgte at hjælpe til med at finde en løsning. Alle forsøgte at løse problemet, men de påtog sig ikke at løse problemet. Ingen påtog sig det, men alle bidrog med at hjælpe. Det var ejendommens problem. De kunne ikke løse det for ejendommen. Andre tog herefter fat i borgmesteren og Metroselskabet. Fra starten af august til starten af september gjorde alle, hvad de kunne. Der var alverdens forslag til, hvordan man skulle komme videre.

Metroselskabet udfærdigede en igangsætningstilladelse dateret den 9. oktober 2019, men den var rettet til Tømrerentreprenøren og stilladsfirmaet og med en meget vidtgående ansvarsbestemmelse.

Tømrerentreprenøren og stilladsfirmaet kunne ikke skrive under på en sådan aftale på grund af forsikringsforholdene. Det var ejendommens ansvar, og ejendommen burde have ansøgt og skrevet under, men ejendommen ville ikke løbe risikoen og skrive under, selvom igangsætningstilladelsen burde stiles til ejendommen og ikke Tømrerentreprenøren og/eller stilladsfirmaet.

Den 4. februar 2020 blev der udarbejdet en aftaleseddel, løbenr. 12A, vedrørende overdækning af Metronedgangen. Det var et krav fra Metroselskabet, at nedgangen skulle overdækkes. Metroselskabet sendte en tegning. De prøvede at lave en billigere løsning, men Metroselskabet ville have faste finerplader opsat. Dette var en omkostning, de ville have taget med i tilbuddet, hvis de havde vidst, at det skulle med, men dette vidste de ikke.

På aftalesedlen af 19. december 2019, løbenr. 027, blev medtaget en omkostning til ekstra flytning af overdækning. For at spare tid, lavede de en ny overdækning på etape 3, sådan at de kunne komme i gang med noget arbejde for at mindste tabet. Tilsvarende kom der udgifter på aftaleseddel af 4. februar 2020, løbenr. 30A, for ekstra overdækning af etape 3. Der var tale om en tabsbegrænsning. På aftaleseddel af 3. februar 2020, løbenr. 034 kom ekstra udgifter for overdækning for inkraning af tegl. Dette var arbejde, de lavede for at begrænse andet tab.

Det er stilladsfirmaet, der betaler for leje af fortov. Det er indeholdt i stilladspriisen. Stilladsfirmaet ansøger altid om tilladelse til at opstille stillads.

Metro Service krævede, at støttefodderne kom væk fra metrotrappen. Der blev derfor lavet en løsning med indrykkede fodder under jernplader udlagt på 20 mm grus. Tegningen af løsningen er dateret 3. oktober 2019, men det blev først lavet i slutningen af februar 2020, idet man skulle afvente, at der blev skrevet under på papirerne af ejendommen.

De har regnet med et dækningsbidrag på 16%, hvilket er det sædvanlige på deres opgaver. Man har ikke presset bygherre til at betale, men han har påpeget, at en aftale er en aftale, der skal overholdes. Ellers ville de standse arbejdet.

**Person M** (tømrerentreprenør) forklarede blandt andet, at han har været XX

i Tømrerentreprenøren siden 2007. Selskabet havde samarbejdet med Hovedentreprenøren i 10-15 år, inden han kom til. De er på skift underentreprenører for hinanden. De laver 30-40 opgaver sammen om året. Han var ikke inde over tilbudsgivningen. Han blev inddraget, da der opstod problemer med container og stillads. Da de standsede arbejdet på gavlen den 13. september 2019, fortsatte murerarbejde og vinduesudskiftning i den takt, de kunne. De fortsatte også med at arbejde på taget, indtil de ikke kunne komme videre. De kunne fortsætte med 2/3 af etape 2 og noget af etape 3. De holdt gang i flere mand i perioden, men der blev også hjemsendt folk, idet de kørte med reduceret arbejde på taget. Person A fortsatte som byggeleder. Han beregninger sin entreprise ud fra udbudsmaterialet. De har ikke oplevet tilsvarende problemer med Metroselskabet på andre byggerier. Der kan være begrænsninger, der fremgår af udbudsmaterialet, hvorved de er bekendt med det, men det var der ikke her. Fødderne på opsats til skakt på metrotrappen, kunne de ikke blot flytte og herefter arbejde videre, idet stilladset havde en belastningsklasse, der overskred servitutbestemmelsen. Det var ikke teknikken, der var problemet, men spørgsmålet om hæftelsen for eventuelle skader. Derfor kom tilladelsen fra metroselskabet ikke på plads, idet ingen ville skrive under. Tømrerentreprenøren og Hovedentreprenøren ville ikke hæfte. Man kunne ikke forsikre sig ud af det, idet ingen forsikringsselskaber ville dække det. Det måtte være bygherre, der skulle underskrive, og dette ville bygherre ikke, selvom det var deres ejendom.

Der var flere møder om dækningsbidraget for stilladsomkostninger i den forlængede periode. Skæringsdagen var omkring en generalforsamling, hvor ejendommen besluttede at betale 1 mio. kr. Efter generalforsamlingen betalte man yderligere 1,2 mio. kr. Bygherre accepterede at betale dette, idet man anerkendte at have et ansvar, idet man ikke havde været klar over servitutterne. De blev enige om beløbet. Der var enighed om, at bygherre betalte, idet der var et ansvar, der lå på bygherreside.

Den forlængede byggetid blev opgjort og faktureret i forhold til det stude, de skulle have været på. De arbejdede på opgaven i 16,5 måned i stedet for 11,5 måned. De gjorde alt hvad de kunne for at begrænse tabet. De kunne sende svende på nogle andre opgaver, men de manglede en omsætning i 2019 svarende til det, de skulle have tjent på en anden byggesag, som de ikke kunne tage ind. Selvom de havde lukket ned, kunne de ikke på stedet have fået en anden opgave. Man skulle have været i gang med at tage et andet projekt ind, men de kunne ikke gøre dette, idet de ikke kunne blive færdige med den anden

opgave. 16 % i dækningsbidrag er almindeligt, men de har også arbejde, der ligger højere f.eks. 30%. Der var en god dialog med bygherre. De havde mange møder om det. Der var stor aktivitet om en løsning.

Han besigtigede ikke ejendommen i forbindelse med prissætningen. Han blev opmærksom på trykbelastningsudfordringerne omkring august/september 2019. Han ved ikke, hvornår stilladset blev sat op på gavlen.

De har ikke pligt til at indhente dispensation hos Metroselskabet ud fra byggepladsbeskrivelsen. De arbejdede på et offentligt tilgængeligt område, hvor de fik tilladelse af kommunen til at sætte stillads op. De søgte også om at stille en container op. Byggepladsplanen viser, hvor stilladset skulle stå.

De havde en dialog med Metroselskabet, da de blev opmærksomme på problemer. De havde denne dialog for at hjælpe til. De stoppede arbejde på gavlen, da de blev bekendt med problemet. De skulle bruge stilladset til overdækningen, og de kunne ikke have brugt lift eller andet.

**Person A** (tømreentreprenør) forklarede blandt andet, at han er tømrer og bygningskonstruktør. Han er projektleder i Tømreentreprenøren Han var ikke inde over tilbuddet. Der var en beregner, der stod for denne opgave. Han deltog ikke i spørgemødet. Stilladsfirmaet søgte om tilladelsen til at opstille stillads. Stilladset kunne ikke være stillet op på anden måde i forhold til tegningen.

Løsningen ved brandvejen fandt de i samarbejde med Ingeniørfirmaet for at sikre at renovation og brandbiler m.fl. havde uhindret adgang, samtidig med at de kunne udføre deres arbejde. De søgte naboen om at måtte stille en container der, og de byggede et ekstra stillads, sådan at man kunne køre under det.

Han formoder, at det delvise stillads, der ses på gavlen på foto, ekstrakten side 129, blev sat op en gang i september 2019. Straks ved starten af opgaven søgte han om tilladelse til at stille en container på brandvejen. Den 27. juli 2019 havde han et møde med Person H fra Frederiksberg Kommune, der ville vende tilbage. Den 2. august 2019 fik han svar fra Person H om, at der servitutter på området, og de derfor ikke kunne sætte containeren op. Den 13. september 2019 måtte de tillige standse arbejdet på stilladset. Herefter havde han løbende dialog med Metroselskabet, der skulle have statiske beregninger og andre oplysninger. Den 18. september 2019 kunne han ikke gøre mere. Han skrev til rådgiver, at det ikke var deres ansvar, og at han ikke kunne løfte opgaven. Alligevel fortsatte han med at hjælpe, alt det han kunne, på sidelinjen. Han deltog i møder med bestyrelsen, Metroselskabet og stilladsfirmaet om at løse problemet. Overdækningen blev flyttet det den kunne, og folk blev flyttet rundt, således at så mange opgaver som muligt blev udført. De flyttede overdækningen alt det,

som stilladset tillod. De kunne herefter lave 50-60 % af arbejdet. De indkranede tegl, hvor de kunne, og lavede alt det arbejde, de kunne på baghuset. Da der ikke var mere arbejde på taget, som de kunne lave, satte de vinduer i og lavede andet arbejde, så vidt det var muligt. De var på opgaven i 16,5 måned i stedet for 11,5 måned. De kunne ikke bare flytte benene på stilladset og arbejde videre, idet Metroselskabet ville have statiske beregninger, og der skulle lægges trykfordelingsplader ud over sand og grus og bygges en overdækning videre ud over trappen til nedgangen. Han havde dialog med stilladsfirmaet, der ikke ville gøre det uden en igangsætningstilladelse, som bygherre ikke ville underskrive. De kunne ikke skrive under. Det var ikke deres opgave men bygherres. Ingen ville skrive under.

Stilstandsomkostningerne blev betalt af bygherre, idet det var et berettiget krav. Det var aldrig på tale, at beløbet ikke skulle betales. I januar 2020 skulle de have været i gang et andet sted med andre opgaver. Omkostningerne skal derfor holdes op imod, hvad de kunne have fået i indtjening et andet sted. De havde ikke andre forsinkelser end metroproblemet. Dagbøder og erstatning blev ikke drøftet på møder, han deltog i. 16% er et rimeligt dækningsbidrag på den type opgave, som der var tale om.

De belastningsskilte med angivelse af 3 t, som der står på gaden, har han ikke tillagt betydning, idet han gik ud fra, at der var styr på det og taget hensyn til det i forbindelse med udbud og tilbud. Han ved ikke, hvad der sker under jorden, og han skal ikke tage sig af dette.

Den 2. august 2019 fik han besked om, at der var trykbelastningsproblemer. De skulle ikke have undersøgt dette forinden. Alt dette lå hos rådgiverne, og Ingeniørfirmaet havde ikke oplyst noget. Containeren skulle tages op på et sikkerhedsmøde.

Den 2. august 2019 skrev Person H fra Frederiksberg kommune til ham vedrørende stilladset og containeren og oplyste, at der var kommet svar fra Metroselskabet. Han sendte mailen videre til Ingeniørfirmaet men ikke til stilladsfirmaet. Han husker ikke, hvorfor han ikke sendte den til stilladsfirmaet.

Den 5. september 2019 svarede Ingeniørfirmaet og henviste til byggesagsbeskrivelsen, bilag B, punkt 4.2.1, men Tømrerentreprenøren var ikke forpligtet til at tage sig af dispensationen i forhold til Metroselskabet. De gjorde dog, hvad de kunne for at bistå. Metroselskabet kontaktede ham, og han brugte meget tid på det. Han kan ikke svare på, om samarbejdet med Metroselskabet blev vanskeliggjort af, at de havde sat stilladset op. Han ved ikke, om Metroselskabet ville have været venligere stemt, hvis det ikke var sat op inden ansøgningen.



Den 6. september 2019 fik han en mail fra Person G fra Metro Service. De havde forinden haft en snak om støttefødderne. Metro Service mente, at de skulle flyttes væk fra trappen. De flyttede dog ikke fødderne på dette tidspunkt, idet der kom flere tiltag om statiske beregninger m.m., og dette først skulle afklares. Ændringen på stilladset blev senere lavet ud fra tegningen af 3. oktober 2019

Der var en løbende dialog med Metroselskabet. Han deltog i dialogen for at sikre fremdriften. Hvis han kunne hjælpe, havde han gerne en dialog med Metroselskabet. Det var ikke tanken, at de skulle skrive under på dispensationen. Dette var ikke deres opgave.

Oplysningerne i byggesagsbeskrivelsen om byggepladsens indretning m.m. var en gængs beskrivelse. Det gav dem ikke anledning til at undersøge servitutter. Da han blev opmærksom på problemet, sendte han en mail til stilladsfirmaet og kørte ind og stoppede folk på pladsen. Han mente, at der ikke skulle søges dispensation til arbejdet fra forhaverne, og det viste sig også, at dette ikke var tilfældet. Der var dog tvivl, og de fik forskellige instrukser. De fik hele tiden servitutterne "stukket op i ansigtet".

**Person B (A/B)** forklarede blandt andet, han har en handel- og kontoruddannelse. Herefter tog han en bankuddannelse. Han har været ansat i XX hvor han stod for driften af butikcentre i en administrativ stilling. Han havde ikke noget med byggerier at gøre. Han har ikke byggeteknisk erfaring. Han sad i bestyrelsen for Andelsboligforeningen . Der var en proces i 2-3 år frem til 2018, hvor det blev besluttet at starte renoveringsprojektet. Tidligere havde de haft et VVS- projekt, hvor han lærte Ingeniørfirmaet at kende. Derfor blev de valgt som deres rådgiver på projektet. De forholdt sig til aftalen, der skulle dække det hele, således at bestyrelsen ikke havde arbejde med projektet. Rådgiver besigtigede stedet flere gange. Rådgiver forholdt sig ikke til, at ejendommen lå op ad en Metro. De overvejede det heller ikke i bestyrelsen. De formodede, at rådgiver tog sig af alt. Servitutten på deres ejendom kendte de ikke. Servitutten er tinglyst i 2012 eller 2013. Omkring år 2000 blev der lavet en note om, at der senere ville blive tinglyst noget. Der kom ikke en meddelelse i 2012 eller 2013 om tinglysningen, og administrator modtog heller ikke noget.

I april/maj 2019 startede arbejdet op. Stilladset, der ses side 129 i ekstrakten, blev sat op i slutningen af august 2019. Man påbegyndte således opsætningen, inden han tog på ferie i slutningen af august. Første gang, han blev bekendt med trykbelastningsproblemerne, var efter den 12. september 2019, da han kom fra ferie. På dette tidspunkt var Ingeniørfirmaet og Hovedentreprenøren i dialog med Metroselskabet, der ville give en dispensation. Der var vidtrækkende krav til ansvar. Hverken de eller entreprenøren kunne forsikre sig ud af det. Deres rådgiver bistod først, men de blev herefter passive i forhold til ideer.

Byggeriet kørte sideløbende videre. Ingeniørfirmaet ville ikke påtage sig et ansvar i forhold til, at det ikke var blevet afklaret, at der skulle have været søgt dispensation.

De bad entreprenøren om at flytte stilladsbenene, der var sat på trappen til Metroen, men benene blev ikke flyttet. Det havde ikke løst problemet, at de var blevet flyttet, men det kunne måske have formildet Metroselskabet. Han troede først, at entreprenøren var blev klar over problemet i starten af august måned, men det viste sig senere, at entreprenøren var blevet bekendt med det tidligere. Han er sikker på, at der ville have været et helt andet forløb, hvis man havde søgt dispensation, inden stilladset blev sat op på gavlen.

De gjorde gennem deres advokat Ingeniørfirmaet opmærksomme på, at de ville kræve erstatning. De var en andelsboligforening med 40 medlemmer, og mange penge var på spil. Der var en dialog mellem entreprenøren og Ingeniørfirmaet, men samtalen blev mere og mere forkrampet, idet fronterne blev dybere og dybere. Der var ikke mange konstruktive tiltag i forhold til at få stilladset på gavlen væk og finde andre løsninger. Ingeniørfirmaet bistod ikke konstruktivt. I samarbejde med Hovedentreprenøren søgte man at fremskynde andre dele af projektet. Overdækningen blev rykket så langt frem som muligt, for at man kunne arbejde videre. De betalte for dette. De foreslog, at man kunne sætte etape 3 i gang på et tidligere tidspunkt. De betalte også for dette. Ingeniørfirmaet bistod med den del, der var i gang og var aktive på byggemøder m.m., men de tog sig ikke af Metro delen. Udfordringerne med Metroselskabet var, at man skulle omkostningsdække alle tænkelige problemer. Entreprenøren krævede, at bygherre kom til at stå på dispensationen og dermed for erstatningskravet. Det var ikke Metroselskabets krav. De havde i første omgang sat entreprenøren eller Ingeniørfirmaet på dispensationen. Det var et følsomt emne, idet entreprenøren ville standse arbejdet og forlade pladsen, hvis arbejdet ikke kom i gang. Det tog lang tid hos Metroselskabet, hver gang teksten skulle ændres. Sideløbende havde de et spor, hvor de drøftede standsningsomkostningerne. Hovedentreprenøren krævede, at de betalte standsningsomkostningerne, idet de ellers ikke ville gå i gang med arbejdet. Ingeniørfirmaet hjalp dem med at få afklaret dette spørgsmål. De havde et møde hos Ingeniørfirmaet den 30. januar 2020. Her havde de en generel dialog om omkostningerne ud fra aftalesedlens poster. Retorikken blev kraftigere i forhold til, at der skulle penge på bordet. De kunne ikke se anden udvej end at betale standsningsomkostningerne. De overvejede, om de skulle betale, men der var ingen vej uden om, for ellers havde Hovedentreprenøren forladt pladsen og rigget af. Dette var en større risiko og meget dyrere end at betale. På mødet om standsningsomkostningerne indgik de ikke en aftale i forhold til øvrige krav. I december 2019 var der et møde med Person E og Person P fra Ingeniørfirmaet, hvor Person P sagde, at det vigtige var, at

andelsboligforeningen var glade, og at Ingeniørfirmaet havde en ansvarsforsikring

Aftalen af 14. februar 2020, bilag J mellem dem og Ingeniørfirmaet blev indgået for at skabe fremdrift i forhold til dispensationen og byggeriet. Målet var, at de skulle videre. De havde en forventning om, at Ingeniørfirmaet tænkte, at der lå noget hos dem i forhold til ansvar og omkostninger. De har haft advokatombkostninger for omkring 300.000 kr. eksklusiv moms.

Når det af byggemødereferat af byggemøde 12, bilag G fremgår, at det blev aftalt, at bygherre afholdt alle udgifter forbundet med konsekvensen af Metros standsning af stilladsopsætningen, og at der ingen indsigelser var til dette grundet enighed herom, så sad de som en lus mellem to negle og måtte betale. De mente ikke, at de skulle afholdt de endelige standsningsomkostninger. De mente, at de afholdt omkostningerne i første omgang, men at de senere kunne søge dem dækket hos de andre.

Dialogen blev lidt forkrampet også i forhold til Hovedentreprenøren. På det daglige plan, var der ikke problemer. Her var det hele konstruktivt i forhold til arbejdet. Den forkrampede del var retorikken i relation til, at hvis der ikke blev betalt, gik Hovedentreprenøren deres vej. Allerede inden mødet den 30. januar 2020 var fronterne trukket op. Det blev aftalt, at de ville betale 1 mio. kr., og at det skulle på en generalforsamling. Dialogen med Ingeniørfirmaet var også anstrengt. De ville ikke røre ved Metro problemet, uden at der blev indgået den nye rådgiveraftale, bilag J. Standsningsomkostningerne drøftede de med advokaten og Ingeniørfirmaet, inden de betalte.

Midt september 2019 fik de at vide, at man siden primo august havde drøftet belastningskrav med Metroselskabet. Derfor har de nok siden juli eller starten af august 2019 haft kendskab til problemet. Det var dialogen i mails af 1. og 2. august 2019 vedrørende containeren, der gjorde, at han troede, at de havde kendt problemet tidligere.

Stilladset blev sat op, der hvor man vidste, at der var udfordringer i forhold til belastningskravet. Derfor havde det været bedre, ikke at sætte det op. Benene stod på indersiden af trappen til Metroen, og dette "tændte mere ild" hos Metroselskabet, end godt var. Det havde ikke løst problemet at flytte benene, men måske havde det været befordrende. Han har ikke set en klar tilladelse fra Frederiksberg Kommune til, at man kunne sætte det op.

Begrænsningerne lå hjørnet rundt langs gavlen. Der var ikke problemer i haven. Dette meddelte de entreprenøren.

I en mail af 24. oktober 2019 skrev han, at man gennem et stillads fra haverne kunne skifte 10 vinduer i gavlen. Han skrev også, at arbejderne på gavlen kunne udføres via det nuværende stillads med plast på, altså civil ulydighed indtil dette måtte blive opdaget. Der var et problem med overdækningen, og han tænkte, at det kunne løses med plast. Det var et forsøg på at være konstruktiv.

Han husker ikke, hvorfor Person D fra Ingeniørfirmaet den 1. november 2019 skrev, at det var en kompleks situation, og at myndighederne krævede, at der blev indsendt dispensationsansøgninger også inde i haverne. Der var ikke et problem med haverne. Metroselskabet var her for meget fremme i skoene og satte foden ned, også i forhold til haverne, selvom de ikke havde noget at komme efter der. Betalingen til entreprenøren af 1 mio. kr., var et spørgsmål om pest eller kolera. Det havde været værre ikke at betale. Standsningsomkostningerne faldt i 2 dele. Først betalte de 1 mio. kr. Herefter betalte de resten omkring den 1. marts 2020. De gik aktivt ind i at løse problemet sammen med Hovedentreprenøren. Bestyrelsen prøvede at være kreative. Han talte et par gange med borgmesteren. Dette hjalp i forhold til Metroselskabet. De blev anbefalet ikke at skrive under på dispensationsansøgningen. Det var for stor en risiko. Det var deres advokat, der rådede dem til ikke at skrive under.

Farvelægningen på igangsætningstilladelsen, bilag K, har han lavet. Han skrev ikke til Ingeniørfirmaet, at de skulle betale noget af det. Dette ville de ikke komme langt med. Han skrev, at de ville betale omkostningerne til trappen, for det skulle de have betalt i alle tilfælde. Den 1. november 2019 skrev han til Person D, at det var en dårlig ide, at stilladset var placeret på den forkerte side af værnet til trappen til metroen. Han skrev også, at han havde nævnt det for Person A. De bad flere gange Hovedentreprenøren om at flytte benene til stilladset. Det var 3-4 gange, at de bad om det. Metroselskabet var irriterede på dem. De "satte sig på hænderne" og var stædige.

Fra 9. oktober 2019 kunne der have været en dispensation, under forudsætning af at nogen ville have skrevet under. Fra 9. oktober 2019 til slutningen af februar 2020 var der diskussioner om udformningen af ansvaret. Kravet fra Metroselskabets side om dækning af personskade og metrodriften kunne ikke forsikres. Det var udformningen af dispensationen, der satte det hele i stå i 5 måneder, idet ingen ville skrive under på ansøgningen. Det var en juridisk diskussion. Ingeniørfirmaet var passive og kom ikke med konstruktive forslag. Den tekniske løsning var på plads. Vilklårene for ansvaret i aftalen blev ændret. Herefter ville foreningen gerne skrive under.

**Person C (A/B)** forklarede blandt andet, at hun er bankuddannet og har arbejdet i XX i mere end 30 år. De sidste 20 år med HR. Hun har været i bestyrelsen fra XX - XX og igen fra XX - XX som formand. Hun havde sam-

men med Person B den primære kontakt i forhold til de aktører, der stod for projektet. Hun besigtigede ejendommen et par gange sammen med Ingeniørfirmaet . De talte ikke om Metroen. Servitutten blev lyst som en fornotering i 2002 og endeligt tinglyst i 2012 eller 2013. De blev overraskede over servitutten. De var ikke blevet orienteret om den, da den blev lyst i 2012 eller 2013. Når der er sket fornotering, får man ikke besked om den endelige tinglysning. Administrator var heller ikke blevet orienteret. Administrator undersøgte sin e-boks og oplyste, at der ikke var indgået en besked om tinglysningen.

I slutningen af januar 2020 deltog hun i mødet om standsningsomkostninger hos Hovedentreprenøren . Ingeniørfirmaet godkendte beregningen. Der var mindre justeringer. De har ikke anerkendt endeligt at skulle betale standsningsomkostningerne. Hun har deltaget i møder med Person P flere gange. I slutningen af november var der et møde, hvor han sagde, at det vigtigste var, at de var tilfredse, og at han var ligeglad med udfaldet, idet de havde en ansvarsforsikring. Hun ved ikke, om han hermed mente, at de havde et ansvar. Hun tog sig primært af økonomien i forhold til entreprisen. Hun og Person B deltog i stort set alle møder. De har betalt 300-400.000 kr. i advokatombkostninger.

Deres administrator var advokat Person Q . Han har ikke bistået dem i forbindelse med renoveringen. De ville hellere antage en anden advokat til at tage sig af kontrakter m.m. fra starten. Advokaten nævnte ikke noget om servitutter. De har ikke talt om servitutterne. Advokat Person Q har været deres administrator fra et tidspunkt inden 2005. Formentlig var det fra 2003 eller 2004.

**Person D** (ingeniørfirmaet) forklarede blandt andet, at han er murer og bygningskonstruktør. Siden september 2019 har han været administrerende direktør hos Ingeniørfirmaet . I september 2019 oplyste Person A ham om, at der var problemer med en dispensation fra Metroselskabet. Person E bad om hjælp til det. Han forsøgte at facilitere dialogen med Metroselskabet. De har ikke bestemt, hvor stilladset skulle stå på byggepladsen. De tager sig af byggetekniske ting og ikke af stilladser. De beskriver ikke opstillingen af stilladset. De var ikke involveret i ansøgningen om opstilling af stilladset. Dette tager entreprenøren sig af. Dialogen med stilladsfirmaet, Metroselskabet og Frederiksberg Kommune kom de ind over, da det blev for tungt for de andre. De trådte til for at hjælpe. Ansøgningen til Metroselskabet blev ikke sendt, inden man stillede stilladset op. Dette vidste de ikke. De søgte om tilladelse til at opstille stilladset, efter at entreprenøren gav op i forhold til at få tilladelsen. Entreprenøren sendte beregninger, og han ringede selv til Person G hos Metro Service. De var enige om, at problemet skulle løses. I september 2019 sendte han en ansøgning. Stilladsentreprenøren stod som ansøger, idet de havde ansvaret for stilladset. Herefter kom der en igangsætningstilladelse til opstilling af stillads fra

Metroselskabet. Her var problemet løst efter deres opfattelse. Der manglede kun nogle småting, herunder en underskrift fra de ansvarlige. Alt det tekniske var løst. Det juridiske med dækning af skader m.m. havde intet med teknisk rådgivning at gøre. De er kun tekniske rådgivere. De forsøgte at hjælpe til med at opnå forsikringsdækning. Det er en gisning, om det havde gjort en forskel i forhold til Metroselskabet, at stilladset ikke var blevet stillet op inden ansøgningen, men begge parter var konstruktive. Metroselskabet blev mere og mere irriterede over, at der ikke skete noget, og at der gik "advokater i den" i forhold til ansvaret.

Hans holdning var hele tiden, at man måtte rette sig efter Metroselskabet, og at man ikke kunne lave civil ulydighed. Dette var uanstændigt. Det ville de aldrig gøre eller støtte.

De havde ikke kendskab til servitutten. Ingen fra andelsboligforeningen, heller ikke administrator eller andre nævnte den. Han har været i byggebranchen hele sit arbejdsliv. I deres virksomhed kigger de ikke i tingbøger efter servitutter. Dette er ikke deres opgave. Han har spurgt i branchen, og ingen er nogensinde stødt på problemer af lignende karakter. Tingbøger kigger en teknisk rådgiver ikke i. Dette er juridisk rådgivning. Han forventede, at administrator eller juridisk rådgiver kendte til eventuelle servitutter.

Han har talt med firmaet, der har stået for stilladset, der stod ved Marmorkirkens hovedopgang. De var ikke blevet bedt om at søge dispensation eller andet, og de kendte ikke til servitutter.

Det var ikke nødvendigt, at benene på stilladset stod på trappen til Metroen. De kunne stå på den anden side af trappen. Stilladset blev ikke taget ned inden flytningen. Benene blev flyttet ind, og der blev lagt jernplader under benene på grus. Det tog en dag at flytte benene ind. Herefter lavede man overdækningen over trappen.

Da han sendte ansøgningen om dispensation, var det udtryk for, at han gerne ville hjælpe byggesagen videre. Han opfordrede til, at en af parterne underskrev, sådan at man kunne komme videre. Da der kom advokater ind over i oktober måned, kom de ud på et sidespor. De var ikke passive, men andre tog over. Han har 129 mails om spørgsmålet, så de var meget aktive i forhold til at løse problemet.

Rent teknisk var løsningen på plads i oktober 2019. Han opfattede ikke, at de havde ansvaret for forløbet fra oktober til februar. Der "gik advokat i den", og bygherre overtog selv al dialog i forhold til det juridiske problem med underskriften. At der gik 5 måneder, var tåbeligt og uhørt. Når den praktiske risiko var så lille, som den var, var det uhørt, at bygherre ikke var sit ansvar voksent

og skrev under. Den juridiske dialog med en myndighed tager tid. Dette vidste bygherre, og så vidste man, at det ville koste penge. Det var en ren advokatting, at det blev et problem.

De har ikke blåstemplet at standsningsomkostningerne skulle betales. De har gennemgået aftalesedlerne i forhold til tilbudslistes m.m., og beløbene var i orden, men om der skulle betales, var et juridisk standpunkt, som de ikke rådgav om. Foreningen sagde, at de ville betale og bad dem tjekke beløbene.

Person B kan have følt sig presset, men han undlod at fortælle, at de selv "havde malet sig op i et hjørne". Bygherre var nødt til at reagere og skrive under, når der ikke skete noget. De var nærmest til at skrive under.

Fakturaerne bilag A og B vedrører honorar i henhold til rådgiveraftalen. Deres honorar slog ikke til, når de skulle bruge 5 måneder ekstra på rådgivning. Det er rimeligt, at de skal have 9,5% af meromkostningerne ved standsning m.m. De havde byggeledelse på stedet, og de skulle forholde sig til utallige mere eller mindre skøre forslag, der kom. Faktura B vedrører ekstraarbejde i 2020, hvor der blev fundet en løsning ved deres hjælp. Bygherre bad dem om at stå for teknisk rådgivning og bistand i forhold til løsningen af problemet med stilladset. De skulle være bygherres forlængede arm. Han var betænkelig, men de lavede aftalen, bilag J, der var specificeret til de 5 nævnte ydelser.

Skiltningen i området med angivelsen 3 t, har han opfattet som regler i henhold til færdselsloven. Det handler om, hvilke biler der må køre ind på pladsen foran Forum. Det har ikke noget med servitutten at gøre. Færdselstavlerne står også i zone 2, 3 og 4. De udspringer ikke af deklARATIONEN, men af færdselsloven.

Det er korrekt, at man på byggepladsplanen, bilag 8 kan se, at metrorøret er indtegnet. Tegningen er lavet før hans tid. Stillads, ladetårne og skurvogn/materiel container var indtegnet som det relevante. De havde forholdt sig til en overdækning ved metronedgangen, men ikke ned i detaljen. Man har ikke tegnet nedgangen til Metroen ind på tegningen, da det ikke havde betydning for byggepladsen. Der er illustreret overdækningen på hele bygningen men ikke for trappen, idet der er tale om to forskellige ting. For så vidt angår containeren bistod de med arbejdsmiljøkoordinering men kun med dette. Pladsens drift er entreprenørens ansvar. Problemer på pladsen bistår de med, hvis der er relevante spørgsmål, de kan svare på. Aftalesedler kom forbi dem til attestering. De godkendte udgifterne til standsningsomkostninger, idet bygherre havde bedt dem se på det, og bygherre havde godkendt, at der var ekstraarbejder og dermed ekstraomkostninger. De skulle ikke tage stilling til, om det var berettigede ekstraomkostninger, kun om arbejdet var udført. Bygherre sagde, at de var nødt til at betale, og at advokaten måtte tage sig af det juridiske. De tog sig herefter kun af at tjekke om arbejdet var indeholdt i udbudsmaterialet samt beregningen. De var ikke en del af debatten om berettigelsen. Deres ansvarsforsikring dækker

op til 3 mio. kr. Han kan ikke forholde sig til, om Metroselskabets krav var for vidtgående.

En af parterne burde have tiltrådt tilladelsen og påtaget sig ansvaret i oktober 2019. Den 28. oktober 2019 skrev han til Metroselskabet, at ansvarsbestemmelsen var formuleret på en måde, som gjorde ansvaret bredere end de vanlige erstatningsregler, og at dette gjorde det tæt på umuligt for entreprenøren at lave en forsikring. En af parterne burde have underskrevet alligevel. Det burde have været løst i oktober måned. Entreprisekontakten mellem de andre parterne var de ikke involveret i. Når der laves udbud på en ejendom, er der normalt en række møder og dialog frem og tilbage mellem bygherre og rådgiver om byggeriet. De gennemgår ejendommen på stedet. Dette har de også gjort i nærværende sag. Når der var et nul belastningsareal ved gavlen, betød det, at det måtte belastes, men med dispensation. Dispensationsprocessen var omfattet af arbejdsbeskrivelsen, bilag B, side 70 ifølge hans opfattelse.

Den 24. januar 2020 skrev han til Person L, N og M om dialogen med bygherre om aftalesedlerne. Han foreslog, at dialogen blev genoptaget, og der blev den 30. januar 2020 afholdt et møde om det. Han husker ikke, hvem der deltog i mødet. Person B og C har oplyst, at de var der. Han husker ikke, om der var juridisk rådgiver med.

**Person F** (metroselskabet) forklarede blandt andet, at hun er uddannet byplanlægger og geograf. Hun arbejder som koordinator i Metroselskabet.

Efter henvendelse fra Københavns Kommune om, at de havde modtaget en anmodning om opstilling af en container ud for XX, skrev hun den 1. august 2019 til kommunen, at containeren skulle placeres på Metroens tunnelrør ved Forum, hvorfor der var restriktioner, og at ejendommen, som stilladset skulle opstilles på, havde tinglyst Metroens sikkerhedsservitut, og at både stillads og container skulle overholde belastningsgrænserne. Hun ved ikke, hvornår servitutten blev lyst. Med servitutten følger deres belastningstegning, ekstrakten side 101 med angivelse af belastningsgrænser. Den stiplede linje på tegningen viser centerlinje for tunnelrøret. Hun medsendte en ansøgning om dispensation til eventuel udfyldelse. De modtog dog ikke en dispensationsansøgning, inden stilladset blev stillet op.

Den 19. september 2019 skrev hun til Tømrerentreprenøren, at Metroselskabet ikke kunne give tilladelse til, at stilladset stod på Metroens trappevæg, og at det skulle flyttes til fortovet. Stilladset var dog på dette tidspunkt allerede stillet op på deres trappevæg, og de bad flere gange om, at det blev flyttet. Det blev dog ikke flyttet. Det var deres vurdering, at deres konstruktion, ikke kunne tåle det. Derfor var de utilfredse med, at stilladset ikke blev flyttet. Allerede den 5. september 2019, skrev hun til Person H i Frederiksberg



Kommune, at man havde erfaret, at der var opstillet et stillads på Metroens konstruktion ved Forum Station, som de ikke havde givet tilladelse til, og at det var angivet inden for sikkerhedsservitutzone 1, som ikke måtte udsættes for belastning. Hun bad om, at stilladset blev fjernet hurtigst muligt. Hvis de havde modtaget en ansøgning i starten af august måned om et stillads med benene på Metroens trappevæg, havde man ikke givet tilladelse til det. Hvis benene blev flyttet ind på fortovet, kunne de kun acceptere dette, hvis der blev lagt jernplader under benene til vægtfordeling, som vist på tegningen, ekstrakten side 208. Arbejdet vist på denne tegning, kunne ikke laves uden en dispensation.

De var uforstående overfor, at man ikke ændrede stilladset og ansøgte om tilladelse. De var vant til, at dette skete, når de henvendte sig. Det plejer at gå smidigt. Processen kan være af varierende længde, men det burde have taget et par uger at få dispensation.

Udformningen af dispensationen var hun inde over fra starten. Herefter tog en jurist over. Problemet gik på, at der i dispensationen er et vilkår om erstatning, hvorefter 3. part var erstatningsansvarlig, hvis projektet gav skade Metroen. Der var juridisk diskussion om dette. Der var en del korrespondance om det. I en mail af 1. november 2019 til Person D skrev hun, at det var ærgerligt, at man ville forsøge at lægge ansvaret for renoveringens stigende omkostninger over på Metroselskabet, når man havde valgt at stille stilladset op på Metroens trappevæg uden at spørge selskabet først. Det var ikke rimeligt at give Metroselskabet skylden. Ansvarsbestemmelsen i dispensationen er en standard. De har ikke haft problemer med det tidligere, så vidt hun ved.

På byggepladstegningen, bilag 8, ses tunnelrøret som den stiplede linje. Hvis man ikke sammenholder med servitutten, er røret ikke i sig selv et problem. Det er servitutten, der viser problemet og ikke tegningen. En trappe til en Metro er et kritisk punkt. Derfor reagerede de. De var objektive, selvom de blev vrede over, at man havde opstillet stilladset uden tilladelse.

Sagsbehandlingstiden var 2-3 uger for en OMCR. Der var tvivl om, hvorvidt der skulle søges om dispensation ved forhaverne. Hun husker, at der blev spurgt til det, men erindrer ikke forløbet.

Deres pjece, kan man finde på Metroselskabets hjemmeside. Hun ved ikke, hvor længe den har ligget der. Den er rettet til naboer til metroen. Formålet er at oplyse om servitutter og begrænsninger. De får mange henvendelser fra tekniske rådgivere, der har byggerier tæt på metroer. De spørger om alt fra, hvor dybt man må grave, til opstilling af kraner og stilladser og andet.

De sætter ikke skilte op. Skiltene, bilag A må være sat op af politiet. Der er servitutter alle steder, hvor der er en metro, men de kan være forskellige. Hun ved

ikke, om Frederiksberg Kommune har givet tilladelse til opstilling af stillads på stedet, men det kan forekomme, at Frederiksberg Kommune giver sådanne tilladelser.

**Person G** (Metro Service) forklarede blandt andet, at han er akademiingeniør og har arbejdet indenfor jernbanedrift. Han har arbejdet 3 år i Metro Service som XX . En af hans afdelinger er bygningsafdelingen De står for den daglige drift af tog og infrastruktur. De runderer dagligt i områder med metro, og en medarbejder ringede og fortalte, at der var sat et stillads op på deres infrastruktur ved Forum Station. De havde ikke givet tilladelse til stilladset. Derfor gjorde de opmærksom på, at der ikke var tilladelse, og at stilladset ikke var forsvarligt. Man skal have tilladelse til at bygge tæt på metroen. Herudover var det skærpene, at man havde sat stilladset på Metroens trappe.

De bad om, at den videre opstilling af stilladset blev stoppet, og det blev stoppet. Herefter skulle der søges om tilladelse til at gå videre. I slutningen af august eller starten af september 2019 kom han ind over processen. Der var forinden talt i telefon om det. Den 6. september 2019 skrev han til Person A , at stilladsets støttefodder skulle flyttes væk fra trappevæggen og ind på fortovet. De vil gerne være gode naboer, og de søger at finde en løsning. Løsningen blev, at stilladsfodderne blev flyttet ind på fortovet, men der gik 6 måneder, inden det skete, idet der var usikkerhed om, hvem der kunne stå for ansvaret. Der var forbehold i forhold til erstatningsansvaret, og der var en diskussion om, hvorvidt bestemmelsen om erstatningsansvar var for omfattende. Der var drøftelser om, hvem der skulle stå for ansvaret, om det var stilladsfirmaet, entreprenøren eller bygherren. Det var dette, der tog tid.

Før jul var der diskussioner om problemet med tidsplanen og ansvar. Bygherre syntes, at ansvarsbestemmelsen var for omfattende. Dispensationen, som de havde givet i oktober, som ingen ville tiltræde, hverken stilladsfirmaet, entreprenøren eller bygherre, var en standard. Ansvarsbestemmelsen var således også en standardbestemmelse. Det var sædvanligt, at ansvarsbestemmelsen blev accepteret. Det blev "blæst helt ude af proportioner" fra de involveredes side. Hvis man søger dispensation til opstilling af et stillads, går der typisk nogle uger og op til en måned, før dispensationen går i orden, ved at man skriver under og herved tiltræder sit ansvar i forhold til metrokonstruktionen m.m. De ønsker et godt naboskab.

Ved ansøgning om dispensation vil det være mere naturligt, at det er bygherre eller rådgiver og ikke stilladsfirmaet, der skriver under og accepterer ansvaret for skader.

Pjecen, som er udgivet af Metroselskabet, er lavet for at gavne naboskabet. Den ligger på hjemmesiden. Hvis teknisk rådgiver havde kontakttet dem, ville han

have henvist til hjemmesiden. Når de får henvendelser fra tekniske rådgivere om, hvad man må eller ikke må, henviser han til Metroselskabet.

Han ved ikke, hvad en teknisk rådgiver beskriver i byggesagsbeskrivelsen i forhold til en Metro. En Metro er en begrænsning. I sin egenskab af XX i Metro Service har han ingen holdning til, om en rådgiver skal oplyse noget særskilt i forhold til Metroen, men som privat person, ville han forvente, at rådgiveren oplyste om særlige forhold i forhold til Metro.

Han var ikke klar over, at problemet var, at parterne ikke kunne opnå forsikring i forhold til klausulen, som var en standardklausul. Det er typisk småskader, der er tale om. Han har svært ved at forestille sig, at der ville kunne opstå skader på over højst 150.000 kr. Personskade kan dog være alvorligt, hvis der opstår en sådan. Der var drøftelser med Metroselskabet i 3 måneder om en ændring af klausulen. Klausulen blev ændret til sidt. Han ved ikke, hvorfor eller hvordan. Der opstod ingen skader i sagen.

Skiltene, bilag A med angivelse af 3 t, er ikke opsat af dem. Han vil tro, at det er Frederiksberg Kommune, der har opsat dem, måske i samarbejde med Metroselskabet, men han ved det ikke. Han vil antage, at de udspringer af servitutten, men han ved det ikke.

**Person E** (ingeniørfirmaet) forklarede blandt andet, at han i 7 år har været projektleder hos Ingeniørfirmaet . Han er uddannet tømrer. Han var projektleder på projektet. Han deltog i både projektering- og udførelsesfasen. I udbudsmaterialet angav de klasse på stilladset, samt hvor det skulle stilles op. Stilladsfirmaet stod for opsætningen. Tilladelse til at opstille stilladset blev indhentet af stilladsfirmaet. Korrespondancen med Metro og Frederiksberg Kommune stod han ikke for. I forbindelse med etape 3/opstilling af stillads på gavlen af bygningen, bad Metroselskabet dem om oplysninger. Han talte med Person A og henviste til stilladsfirmaet. Han husker ikke reaktionen. Metroselskabet havde erfaret, at der var opstillet stillads på Metrokonstruktionen, og de blev bedt om at fjerne stilladset. Person A spurgte, om det ikke var bygherre, der skulle tage sig af det. Han henviste til byggesagsbeskrivelsen. Han fik ikke noget svar. Ingen vendte tilbage og sagde, at de ikke kunne løse det. Det blev han først klar over senere. Han vidste ikke, at man stillede stilladset op uden nødvendige tilladelser/dispensationer. Han opfattede det ikke som deres opgave, at løse problemet, men Person D hjalp til med at få sagen videre med henblik på at finde en løsning. Der var problemer med hensyn til ansvarsbestemmelsen i dispensationen. Ingen af de involverede parter ville påtage sig ansvaret og skrive under. Man indhentede en beskrivelse fra et ingeniørfirma om flytning af stilladsets ben. Benene blev rykket ind på fortovet 6 måneder senere. Eneste ændring herudover var, at det foreslåede plasttag, blev ændret til krydsfiner. Metros største anke var benene og personsikkerheden på trappen. De 6 måneder

var urimelig lang tid. Det burde have været løst hurtigere. Da stilladset blev sat op, vidste han ikke, at der ikke var givet tilladelse til stilladset i henhold til byggesagsbeskrivelsen.

Han kendte ikke noget til servitutten. Det hører ikke under deres ydelse at tjekke servitutter. De tilbyder alene byggeteknisk rådgivning. Han har ikke hørt om andre tilfælde, hvor Metroselskabet har standset byggeri. Man kunne have fundet en anden løsning end at stille stilladset op på trappevæggen. Da man flyttede benene, tog det 2 dage. Heri var indeholdt overdækningen, hvor man spærrede trappen af. De havde ikke foreskrevet, at stilladset skulle stå på trappen.

Det var ikke dem, der sagde til bygherre, at de skulle betale standsningsomkostningerne. Det var bygherre, der ønskede at betale. Han ved ikke, hvorfor bygherre valgte at betale, men det har formentlig været bygherres advokat, der rådede dem til det. De anviste ekstraarbejderne efter aftale med bygherre i forhold til det arbejde, der blev udført. Han erindrer ikke datoen for, hvornår man genoptog arbejdet.

De ville ikke medvirke til civil ulydighed som foreslået af bygherre. Man skal ikke gå imod en myndigheds beføjelser. De opfordrede bygherre til at skrive under på accepten i forhold til bestemmelserne i dispensationen. Dette skete ikke. Der gik lang tid før de kom til enighed. Han husker ikke, om man ved tilsynet påtalte stilladsfødderne, inden Metro påtalte det.

De skulle have betaling for den ekstra tid de anvendte på bygherrerådgivning m.m. Merarbejdet i de 6 måneder var for hans vedkommende at holde ekstra byggemøder, der var lange samt yderligere byggeledelse og tilsyn, herunder ekstra tid på byggepladsen.

Han besigtigede ejendommen 2-3 gange inden udbuddet. Han havde ikke overvejelser i forhold til skiltene, bilag A. Skiltene indikerer forhold i relation til belastning af belægningen og ikke andet. Skiltningen med 3 t, gav ham ikke overvejelser i forhold til stilladset. Der var tale om et sædvanligt stillads, der ikke trykkede mere end det, der var det sædvanlige for et stillads. Han ved ikke, om belastningen var over 3 t. Det var belægningen, han tænkte på i forhold til tryk fra stilladset, men man lagde plader, hvorved der blev trykudlignet. Han undersøgte det ikke nærmere. Det var kun belægningen på pladsen, og ikke belægningen rundt om huset, som skiltningen vedrørte. Han kan ikke sige, hvor skiltningen var gældende i forhold til plads og fortov. Han antog, at de 3 t var gældende på den offentlige plads, og kun der, herunder Metronedgang og cykelparkering. Stilladset stod måske på en del af pladsen, hvor der var skiltet med 3 t, men man lagde plader under stilladset. Entreprenøren dimensionerer stilladset under hensyn til forholdene. Han nævnte det ikke for klienten. Det

var på grund af belægningen, at man lagde plader. Det var belægningen, der kunne skades. De havde lagt krydsfiner ud først. Man lægger aflastningsplader eller træ for at skåne underlaget. Da han så fødderne, gav det ham ikke anledning til overvejelser.

De foreskrev et klasse 5 stillads med overdækning. De tegnede ikke nedgangen ind på tegningen. Det var ikke deres rolle. Trappen var tydelig. De forholdt sig til matriklen. Det er sædvanligt, at man lader hovedentreprenøren tage sig af stilladset og det omgivende miljø. Bygherres juridiske rådgiver skulle søge de dispensationer, der skulle søges. De statiske beregninger bistod de ikke med. Entreprenøren skulle indhente de nærmere beregninger og tilladelser.

Han noterede sig, at der var en trappe ned til Metroen. De skulle sikre, at der ikke faldt ting ned på trappen fra stilladset. Han var på pladsen minimum en gang om ugen. Hvis han havde vidst, at der var en servitut og nulbelastningszone ved gavlen, havde han oplyst om det og sikret, at man ikke gik videre, før det var afklaret. Han ville have bedt bygherre indhente de nødvendige tilladelser, men de kendte ikke servituten.

**Person D** (ingeniørfirmaet) stod for vurderingen af aftalesedler og dialog om standsningsomkostningerne. Der var et møde den 30. januar 2020 om dette. Han ved ikke, hvem der deltog i mødet. Det må fremgå af et mødereferat. Han deltog ikke. Omkring jul blev der enighed om standsomkostningerne. Han ved ikke, om bygherres advokat har godkendt omkostningerne. Det var den juridiske rådgiver, der gik videre med spørgsmålet om dispensation.

### **Parternes synspunkter**

Hovedentreprenøren har i sit påstandsdokument anført:

" ...

#### **ANBRINGENDER**

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det overordnet gældende, at byggetiden i forbindelse med reovering af sagsøgte ejendom, bl.a. med udskiftning af tag og vinduer, blev forlænget i perioden september 2019 til januar 2020.

Arbejderne blev standset grundet et påbud om standsning ift. opstilling af stillads med overdækning, som projekteret, hvilket forhold alene kan henføres til sagsøgte som bygherre hhv. dennes rådgiver, adciterede og således ikke kan lægges sagsøger til last.

Sagsøger har følgelig været berettiget til tidsfristforlængelse, og modtog derfor også fuld betaling for de afholdte stilstandsomkostninger fra sagsøgte – uden tilbagesøgningsforbehold.

Følgelig gøres det gældende, at sagsøgte ligeledes er pligtig at betale sagsøger erstatning for sagsøgers tabte dækningsbidrag for den omhandlede periode svarende til det påstævnte beløb, idet det ikke var muligt at udføre arbejder i den pågældende periode da overdækningen ikke kunne flyttes.

Sagsøgte har ved betalingen af sagsøgers stilstandsomkostninger og omkostninger til drift af byggeplads m.v. den 4. februar 2020 de facto anerkendt, at forholdet omkring påbud fra Metro og den deraf følgende standsning alene kan henføres til sagsøgtes egne forhold som bygherre hhv. sagsøgtes rådgiver, som sagsøgte identificeres med.

Sagsøgte er derfor ligeledes pligtig at erstatte sagsøgers tabte dækningsbidrag i den pågældende forsinkelsesperiode, hvor sagsøger grundet den usikre situation ikke har kunnet udføre øvrige arbejder eller i øvrigt har kunnet frigive ressourcer fra den pågældende plads.

Der har kontinuerligt været tvivl om hvornår arbejderne har kunnet genoptages, og sagsøger har af denne grund ej heller kunnet påtage sig erstatningsopgaver eller flytte mandskabet rundt til andre pladser i højere grad end dette er sket. Det afvises som urigtigt, at sagsøger ikke ønskede at genoptage arbejderne, men dette var ikke muligt, idet der som projekteret skulle udføres overdækning på taget, og denne overdækning kunne ikke flyttes grundet påbuddet.

Sagsøgte har ved aftale i mail af 4. februar 2020, uden noget forbehold, anerkendt at betale sagsøger kr. 2.172.000,00 for sagsøgers omkostninger forbundet med disse hindringer, stilstand på pladsen og forsinkelsen i øvrigt, hvorfor spørgsmålet om betaling af sagsøgers tab af dækningsbidrag stå tilbage.

### **Aftalegrundlaget**

Entrepriseaftalen er indgået mellem sagsøger som hovedentreprenør og sagsøgte som bygherre. Sagsøgte har i den forbindelse været repræsenteret af bygherrerådgiver, Ingeniørfirmaet , adciteret af sagsøgte.

Sagsøger har afgivet tilbud på grundlag af udbudsmaterialet, herunder byggesagsbeskrivelsen, og har i forbindelse med udførelsen af arbejderne iagttaget samtlige krav til etablering af byggeplads, herunder i forbindelse med opstilling af stillads.

Sagsøger har iht. projektaterialet været pålagt af sagsøgte og dennes rådgiver at levere et sædvanligt klasse 5-stillads med overdækning, uden iagttagelse/undersøgelse af eller iværksættelse af særlige foranstaltninger i området.

### Ansvarsgrundlaget

Sagsøger har som hovedentreprenør ikke deltaget i projekteringen af arbejderne og der er ikke i udbuds-materialet eller på anden vis givet sagsøger nogen oplysninger om, at der på sagsøgtens ejendom skulle være lyst byrder hhv. servitutter som kunne medføre særlige begrænsninger eller påbud ift. retten til at udføre de bestilte arbejder på og omkring ejendommen.

Sagsøger har ej heller som hovedentreprenør haft nogen forpligtelse eller anledning i øvrigt til at gennemgå bl.a. Tingbogen forud for opstart af arbejderne, som for sagsøger er en typisk renoveringsopgave.

Sagsøger har derimod som hovedentreprenør kunnet henholde sig til det af sagsøgte udleverede udbuds-grundlag og projektmateriale, og har ikke som hovedentreprenør ift. entreprisarbejder med tag og vinduer, nogen pligt til eller ansvar for at undersøge byrder på ejendommen, naboejendommen eller det omkringliggende område, herunder forhold under jorden.

Der har herudover ikke været forhold på pladsen, som skulle have foranlediget sagsøger til at foretage nærmere undersøgelser af sådanne forhold. Det er alene sagsøgte, der som ejer af ejendommen og som repræsenteret ved dennes rådgiver burde have undersøgt hhv. fremhævet eventuelle forhold til hinder for arbejdernes udførelse.

Sagsøgte hhv. dennes rådgiver burde således have oplyst sagsøger, at der ikke kunne opsættes stilladset på den ene side af bygningen, jf. AB 92 § 2, stk. 2, jf. også AB 92 § 15, stk. 1 og 4 (omhandlende andre hindringer).

Det er alene sagsøgtens ansvar og risiko, at Metro Selskabet efter opstart på pladsen meddelte, at stilladset var hhv. ville være i strid med en tinglyst servitut, hvorfor denne hindring for fremdriften af sagsøgers arbejder i henhold til den gældende tidsplan alene kan henføres til sagsøgtens egne forhold.

Sagsøger havde modtaget en tilladelse fra Frederiksberg Kommune (E 89-94) til at opstille stilladset på de omhandlede matrikler, uden anmærkninger, jf. sagens bilag 5 (E 131-133).

Stilladset blev på det grundlag stillet op præcis hvor dette var planlagt og projekteret fra sagsøgtens rådgivers side, jf. plantegning udarbejdet af sagsøgtens rådgiver fremlagt som bilag 8 (E 253).

Det fremgår klart af denne tilladelse, at opstillingen ligeledes vedrørte opstilling "*rundt hjørnet*" og at der er ansøgt om tilladelse til opstilling på både  
 XX og på XX . I tilladelsen er det blandt andet angivet:

".....Opstilling af container og stillads på XX ved Forum metro",  
jf. bilag 5 (E 131-133).

"Råden over vej til materiel" fra Frederiksberg Kommune Vej og Park.

Det fastholdes derfor, at det alene er sagsøgte (bygherre) og dennes bygherrerådgiver der som projekterende burde have haft kendskab til og have oplyst om disse forhold og at sagsøger blot skulle udføre arbejderne iht. det foreliggende projekt.

Det forhold, at udbudsbrevet omtaler almindelig og sædvanlig pligt til at gøre sig bekendt med forholdene, og det forhold at sagsøger havde ret til at besigtige pladsen, samt det forhold, at der er afholdt et "spørgemøde", ændrer ikke herpå, og skærper ikke på nogen måde sagsøgers undersøgelsespligt ift. det foreliggende projekt.

Det samme gør sig gældende for sagsøgtens henvisning til overholdelse af gældende love, reglementer m.v., eller eventuelle uklarheder i materialet, hvilket ligeledes er en sædvanlig bestemmelse ift. en hovedentreprenørs ansvar ift. arbejderne udførelse, men dette pålægger ikke sagsøger en pligt til at deltage i projekteringen.

Der ses således fortsat ikke at være fremlagt nogen dokumentation i sagen som skulle tilsige, at sagsøger burde have undersøgt begrænsninger på ejendommen eller i området i øvrigt, at sagsøger ikke har opnået de fornødne tilladelser eller at sagsøger på anden måde var adviseret om eller i øvrigt burde være bekendt med forholdene.

Det var først da Metro Service senere, rettede henvendelse omkring opstillingen af stilladset, herunder i forbindelse med ansøgning til opstilling af container, at sagsøger fik kendskab til den tinglyste servitut og de pågældende begrænsninger.

Sagsøger er således ikke ansvarlig for arbejdets standsning, hvorfor sagsøgte bærer det fulde ansvar herfor og er pligtig at betale sagsøger for dennes økonomiske tab.

Sagsøger modtog varsel om erstatningskrav for person- og tingsskade fra Metro Service og kunne derfor ikke arbejde videre på den ende af bygningen, men søgte så vidt dette var muligt at begrænse tabet, ved at flyttet overdækning rundt på taget indtil arbejdet gik i stå og man afventede en afklaring fra Metro, hvilket også fremgår af parternes korrespondance. Det afvises derved som urigtigt, at sagsøger ikke har iagttaget sin tabsbegrænsningspligt.



Sagsøgte har – med undtagelse af dækningsbidraget – fuldt ud og uden tilbagesøgningsforbehold honoreret sagsøger for samtlige sagsøgers omkostninger og økonomiske tab forbundet med standsningen. Sagsøgte har derved anerkendt at være ansvarlig, jf. bl.a. bilag 10 (E 216-217).

### **Tilbagesøgningsforbehold**

Sagsøgte har gjort gældende, at der forud for eller samtidig med betalingerne foretaget gennem sagsøgtes advokat hhv. med meddelelser herom fra denne, skulle være taget et tilbagesøgningsforbehold i forbindelse med sagsøgtes betaling af ovennævnte erstatning og godtgørelse, kr. 2.172.000,00.

Dette afvises i det hele, idet forbeholdet først er sendt efter de respektive betalinger, hvorfor dette påståede forbehold ikke kan gøres retligt gældende, jf. bl.a. bilag 10, (E 216-217).

Der er først efter betalingerne, at sagsøgte ved mail af 29. juni 2020 har meddelt, at betalingen er sket med tilbagesøgningsforbehold, hvilket er bestridt i mail af 6. juli 2020, jf. korrespondance herom i bilag 14-16 (E 236-250).

Bemærkningen om, at sagsøgtes bestyrelse er en lægmandsbestyrelse og at sagsøgte af denne grund har følt sig presset til at betale hhv. at sagsøgte skulle have været under nogen form for "pression" fra sagsøgers side eller er kommet til at betale er i det hele udokumenteret, ligesom påstanden om at sagsøger ikke *ville* genoptage arbejderne ikke er korrekt.

Det bemærkes i øvrigt, at sagsøgte under hele forløbet også ift. de omhandlede betalinger har været repræsenteret af advokat der ligeledes har deltaget på 3 møder mellem parterne, hvor ovennævnte har været drøftet, ligesom sagsøgte har konfereret med dennes rådgiver, adciterede.

Såfremt sagsøgte havde ment, at forholdene/forsinkelsen kunne henføres til sagsøgers ansvar og risiko, kunne sagsøgte blot have undladt at betale sagsøger og kunne med hensyn til den fortsatte standsning af arbejderne, blot have hævet aftalen for at komme videre med arbejderne, herunder ved at lade disse udføre ved tredjemand.

Alligevel valgte sagsøgte med åbne øjne og efter gentagne møder med deltagelse af parternes respektive advokater at betale samtlige stilstandsomkostninger, efter at have anmodet sagsøger om at overføre disse ekstraarbejder ved at flytte overdækning rundt og de øvrige omkostninger til stilstand på pladsen på aftalesedler.

### **Retligt relevant tab - dækningsbidrag**

Sagsøger har som følge af forsinkelsen og den forlængede byggeperiode mistet et dækningsbidrag svarende til den fortjeneste sagsøger sædvanligvis har kunnet oppebære ved at udføre øvrige arbejder på andre pladser i den pågældende forsinkelsesperiode regnet fra den 13. september 2019 til 20. januar 2020. jf. bilag 13 (E 252).

Sagsøgers tab kan opgøres på grundlag af den manglende omsætning i den pågældende forsinkelsesperiode, hvilket tab er beregnet ud fra den produktionsmæssige angivelse i tidsplanen ved standsningen den 13. september 2019, sammenholdt med hvor langt sagsøger skulle have været nået ultimo januar 2020.

Dækningsbidraget er efter aftale med sagsøgte opgjort på en særskilt aftaleseddel, jf. sagens bilag 12 (E215), og er beregnet ud fra et for sagsøger sædvanligt hhv. rimeligt dækningsbidrag på 16 %, hvilket svarer til sagsøgers sædvanlige fortjeneste for udførelse af lignende byggeopgaver i den pågældende periode. Det bemærkes endvidere, at sagsøgers og dennes underentreprenørs speciale netop er den i sagen omhandlede type renoveringsarbejder med renovering af større boligblokke i indre by udført på grundlag af det af bygherren projekterede.

Sagsøger har som følge af forsinkelsen og usikkerheden omkring varigheden heraf ikke haft mulighed for at frigøre mandskab ved at skaffe erstatningsopgaver i forsinkelsesperioden, idet der løbende var møder og dialog om en mulig hhv. snarlig opstart, hvorfor sagsøgte er pligtig at erstatte sagsøger det derved lidte fulde tab, jf. blandt andet TBB 2007.440.

Som følge af sagsøgtes anerkendelse af ansvaret for standsningen og den deraf følgende betaling af samtlige følgeomkostninger til sagsøger, er sagsøgte ligeledes pligtig at betale sagsøger et rimeligt dækningsbidrag, som opgjort svarende til det påstævnte beløb, jf. sagens bilag 12-13 (E 215 og 252).

...".

### **Andelsboligforeningen**

har i sit påstandsdokument

anført:

"...

### **ANBRINGENDER:**

Denne sag vedrører standsningsomkostninger i forbindelse med en entreprise udført på Sagsøgtes (bygherres) ejendom med Sagsøger som entreprenør og Adciterede som teknisk rådgiver for Sagsøgte. Entreprisen blev standset af Metro som følge af begrænsninger i trykbelastningen ved ejendommen.

Sagsøger har i entreprise anvendt Tømrerentreprenøren

og Stilladsentreprenøren

, som un-

derentreprenører, for hvilke Sagsøger er ansvarlig og skal identificeres med.

Sagsøgte er som andelsboligforening forbruger og skal bedømmes som sådan. Sagsøgtes daværende bestyrelse havde ikke nogen særlige forudsætninger eller byggetekniske kompetencer. Person B var projektchef hos XX, hvilket, som titlen beskriver, forudsætter evner inden for projektledelse, men ingen lunde forudsætter byggetekniske færdigheder.

Anbringender i hovedsagen gøres tillige gældende i ad citationssagen og over for parterne deri og vice versa.

#### **ANBRINGENDER I HOVEDSAGEN:**

Sagsøger modtog udbudsbrevet, jf. bilag 1, dateret den 20. november 2018 ved udbuddet af entreprisen.

Det fremgår af udbudsbrevet side 1 nederst, at

*"Den bydende skal overtage byggepladsen, som den forefindes, og må selv inden afgivelse af tilbud gøre sig nøje bekendt med de lokale forhold. Desuden skal gældende love, bekendtgørelser, cirkulærer, vedtægter, reglementer, regulativer overholdes, for så vidt angår forhold ved arbejdets udførelse."*

Videre fremgår det af udbudsbrevet side 2, at Sagsøger kunne besigtige pladsen og samtidig stille spørgsmål den 27. november 2018 kl. 10.00.

Dertil er der på og ved ejendommen omfattende skiltet med belastningsgrænsen 3 tons, hvilket Sagsøger i forbindelse med besigtigelsen og inden tilbudsafgivelse kunne konstatere.

Ligeledes kunne Sagsøger ved besigtigelsen konstatere, at Sagsøgtes ejendom ligger meget stations-nært til Metro. Trappenedgangen til Metro ligger direkte op ad Sagsøgtes gavl ende og dermed direkte på og ved den plads, hvor Sagsøger skulle udføre entreprisen. I sagens bilag A er fremlagt billeder og oversigt af ejendommen, som viser dette.

Udbudsbrevet (bilag 1) anførte yderligere på side 2, at der frit kunne stilles spørgsmål i tilbudsperioden frem til den 18. december 2018.

I forlængelse heraf er det i udbudsbrevet side 2 under punktet "Aflevering af tilbud" anført, at:

*"Tilbudsgiver skal selv gøre opmærksom på eventuelle uklarheder i materialet før tilbudsafgivelsen. Undlades dette, må tilbudsgiver selv bære risikoen for et evt. opstået tab ved, at ydelsen ikke er medtaget."*

Sagsøger afgav den 20. november 2018 (bilag 3) tilbud i henhold udbudsbrevet. På tilbuddets side 1 tog Sagsøger ingen forbehold i forhold til stillads, Metro eller lignende. Sagsøger har på tilbuddets side 3 medtaget stillads og overdækning for entreprisen.

Af Entreprisens byggesagsbeskrivelse dateret den 20. november 2018 udarbejdet af Sagsøgtes tekniske rådgiver, Ingeniørfirma (Adciterede) (bilag B), hvilken Sagsøger modtog, fremgår følgende:

*"Pkt. 3, ad. § 3 stk. 4 – tilføjelser: Tilbuddet skal omfatte samtlige ydelser, leverancer og naturlige følgearbejder til entreprisens fulde, konditionsmæssige færdiggørelse, herunder alle nødvendige biydelse, f.eks. materiel, forbrugsgods, oprydning og sikkerhedsforanstaltninger. "*

*"Pkt. 4.2.1 Generelt. Byggepladsens indretning og de enkelte byggepladsfaciliteter skal til enhver tid opfylde alle gældende regler og anvisninger inden for området,...samt anvisninger fra kommunale og andre offentlige myndigheder."*

Den 12. december 2018 udsendte Adciterede rettelsesblad nr. 01 (bilag C), hvoraf fremgår, at der dels blev afholdt spørgemøde den 27. november 2018. Dels at licitationen blev udskudt til den 10. januar 2019.

Den 13. marts 2019 indgik Sagsøger og Sagsøgte entreprisekontrakten (bilag 4). Entreprisearbejderne skulle foregå på byggeplads etableret ved og omkring Sagsøgtes ejendom. Matrikulære forhold på og ved ejendommen er fremlagt som bilag D.

Sagsøgtes matrikel, hvorpå ejendommen er beliggende, udgør matr.nr. , er ejet af Frederiksberg Kommune, ligesom matriklen mod øst udgør offentlig vej. Byggepladsen ved ejendommens facade og gavl blev derfor etableret på offentlige matrikler og ikke Sagsøgtes ejendom og matrikel.

På de offentlige matrikler, hvorpå Sagsøger etablerede byggepladsen og opsatte stillads, var der begrænsninger som følge af stationsnærheden til Metro samt tunnelføring, ligesom dette var skiltet på nævnte arealer herom (bilag A).

De på Frederiksberg Kommune ejet matrikel offentligt skiltede belastningsgrænser er tinglyst på matriklen (bilag E). Der er på Sagsøgtes matrikel tinglyst tilsvarende men mindre restriktive belastnings-grænser, hvilke dog ikke forårsagede standsningen af arbejderne.

Den 14. juni 2019 ansøgte Sagsøger Frederiksberg Kommune om opstilling af åben container (ikke stillads) på byggepladsen, hvilket efter det oplyste var Sagsøgers første henvendelse til myndighederne om opstilling af materiel ved ejendommen, og hvilket afledte en række korrespondancer herom mellem Frederiksberg Kommune, Metro og Sagsøger, herunder nævnte ansøgning (bilag F).

Ansøgningen om opstilling af container blev den 25. juli 2019 af Frederiksberg Kommune fremsendt til Metro for bemærkninger, hvor Sagsøger blev orienteret cc. i korrespondancen. Den 1. august 2019 svarede Metro til Frederiksberg Kommune, at pladsen indeholdt belastningsrestriktioner, som skulle overholdes, og at Sagsøger skulle ansøge om opstilling af materiel på pladsen. Dette svar blev videresendt til Sagsøger den 2. august 2019. Det hele jf. bilag F.

Den 5. august 2019 orienterede Sagsøger Sagsøgtes byggetekniske rådgiver, Adciterede, om begrænsningerne i trykbelastningen for byggepladsen (bilag adc. 11).

Den 5. september 2019 rettede Metro igen henvendelse til Frederiksberg Kommune om stilladset, da der ikke var modtaget ansøgning om opstilling deraf. Henvendelsen fremsendes samme dag fra Frederiksberg Kommune til Sagsøger, jf. bilag F.

Derefter konstaterede Metro, at Sagsøger var påbegyndt en ulovlig opsætning af stillads. Kort derefter nedlagde Metro som følge deraf forbud mod arbejde på stilladset ved trappen samt påbud om, at stilladset skulle flyttes væk fra trappen. Korrespondancer herom fremgår af bilag F, mail af 6. december 2019. Mail indeholdende billeder af Sagsøgers ulovlige opsætning og placering af stilladset på Metro trappen findes i bilag G.

Frederiksberg Kommune anfører selv i bilag F, mail af 6. januar 2020, at der over for Sagsøger alene er givet afslag for opstilling af container og ikke på opstilling af stillads, idet kommunen aldrig har modtaget en ansøgning om opstilling af stillads.

Videre anfører Metro i bilag F, mail af 6. december 2019, at have rykket for ansøgning/manglende tilladelse den 3. oktober 2019. Sagsøger har dermed heller ikke ansøgt korrekt eller behørigt om opstillingen af stillads.

I perioden mellem første kontakt med Frederiksberg Kommune, Sagsøger og Metro i løbet af juli måned og frem til og med september 2019 var Sagsøger i dialog med Metro om ansøgning og tilladelse til at opstille materiel på i hvert fald dele af byggepladsen (bilag 6 og 7).

Efter det oplyste meddelte Sagsøger til Sagsøgtes byggetekniske rådgiver, Adciterede, medio september 2019, at Sagsøger var fastlåst i drøftelserne med Metro om tilladelse og dispensation, og forlangte efter de oplyste krav om tidsfristforlængelse. Derefter så Sagsøgte sig nødsaget til at overtage dialogen med Metro, idet Sagsøger gav udtryk for ikke at ville fortsætte denne, efter at have forestået drøftelserne med Metro i de foregående måneder.

Der pågik derefter en længere forhandling og dialog med Metro forestået af Sagsøgte om dispensation for det stillads, Sagsøger havde opstillet på pladsen uden at imødegå henvendelsen fra Metro (bilag F).

Den 4. oktober 2019 bestred Sagsøgte, at Sagsøger kunne forlange tidsfristforlængelse og standsnings-omkostninger (bilag H).

Den 17. oktober 2019 gentog Sagsøgte sit forbehold om, at Sagsøger ikke kunne kræve standsnings-omkostninger og tidsfristforlængelse (bilag I).

Den 5. november 2019 afviste Sagsøgte igen kravet om standsningsomkostninger og tidsfristsforlængelse (bilag J).

Den 19. november 2019 henvendte Metro sig til Sagsøgte, bl.a. med orientering om, at Metro i en længere periode havde rettet henvendelse til Sagsøger for at få fjernet den del af stilladset, der henstod på Metroens vægkonstruktion. Sagsøger havde ikke efterkommet dette, hvorfor Metro havde udstedt påbud om at fjerne hele stilladset (bilag K).

Den 28. november 2019 afviste Sagsøgte igen kravet om standsningsomkostninger og tidsfristsforlængelse (bilag L). Det fremgår ligeledes af denne korrespondance, at Sagsøgte opfordrede og løbende opfordrede Sagsøger til aktivt at yde en indsats for at genstarte entreprisen, hvilket Sagsøger dog ikke ønskede.

Den 2. december 2019 sendte Sagsøgte udkast til revideret dispensation til Sagsøger og forsøgte at få Sagsøgers medvirken til at genstarte entreprisen (bilag M).

Den 6. december 2019 meddelte Sagsøger igen ikke at være indstillet på at medvirke til en løsning om genstart af entreprisen. I samme korrespondance blev Sagsøger igen opfordret til at fjerne det ulovligt opsatte stillads på særligt Metro væggenes nedgangsskakt, som Metro flere gange havde påpeget. Sagsøger foretog sig dog ikke noget i den anledning (bilag N).

Den 13. december 2019 meddelte Sagsøgte, at Sagsøger skulle genoptage arbejderne på baggrund af de vilkår, der nu forelå forhandlet af Sagsøgte på vegne af den af Sagsøger indgivet ansøgning om opstilling af stillads (bilag O). Sagsøger genoptog dog ikke arbejderne.

Først den 7. januar 2020 lykkedes det Sagsøgte at få Sagsøger i tale om, under hvilke forudsætninger Sagsøger mente at kunne genoptage arbejdet (bilag P).

Efterfølgende fremkom Sagsøger med yderligere krav om, at den dispensation Metro skulle udstede for opstilling af entreprenørens stillads, skulle udstedes alene til Sagsøgte og ikke Sagsøger, som både var ansøger og ansvarlig entreprenør for opstilling af stilladset.

Den 19. februar 2020 modtog Sagsøgte herefter de dispensationer, på hvilket grundlag Sagsøger genoptog arbejderne (bilag Q).

Sagsøger er ansvarlig for standsningen og dermed ikke berettiget til standsningsomkostninger, herunder dækningsbidrag for standsningsomkostninger eller tabt fortjeneste i standsningsperioden.

Det følger af udbudsbrevets side 1 (bilag 1), at Sagsøger selv skulle gøre sig nøje bekendt med lokale forhold og selv var ansvarlig for at overholde regulativer for området, hvilket Sagsøger forsømte ved ikke at påse de for området gældende trykbelastningsbegrænsninger.

Der var på og ved byggepladsen skiltet med trykbelastningsbegrænsningerne på 3 ton (bilag A). Derudover havde Sagsøger anledning til at stille spørgsmål til entreprisen forud for tilbudsafgivning, hvilket Sagsøger valgte ikke at gøre. Det var således langt fra nødvendigt at lave opslag i relevante matriklers tingbog for at konstatere, at der for området og byggepladsen forelå særlige omstændigheder og begrænsninger i belastningen af arealerne. Derudover bemærkes, at Sagsøger som professionel entreprenør var forpligtet til at orientere sig om, hvorvidt de matrikler, der skulle etableres byggeplads på, indeholdt særlige restriktioner herom.

Den servitut, der beskriver trykbelastningsbegrænsningerne, som medførte påbuddet fra Metro, befinder sig ikke på Sagsøgtes matrikel men derimod nabomatriklen, der indeholder metroanlægget.

Videre følger det af byggesagsbeskrivelsen pkt. 4.2.1 (bilag B), at Sagsøger skulle indrette byggepladsen, så den til enhver tid opfyldte gældende regler og anvisninger for området, herunder fra kommune og andre offentlige myndigheder. Dette forsømte Sagsøger, hvorfor Sagsøger ikke kan rejse krav om standsningsomkostninger eller andet tab.

Det fremgår af sagens oplysninger, at Frederiksberg Kommune for nærværende slet ikke mener at have modtaget en ansøgning om opstilling af stillads, hvilket er skærpende for Sagsøgers eget ansvar for standsningen.

Sagsøger er en stor professionel entreprenør, der er involveret i mange byggerier i København og bør derfor også påse særlige forhold, som at bygge stationsnært i forhold til Metro. Sagsøger burde derfor også af denne årsag have påset trykbelastningsforholdene ved byggepladsen og som minimum have spurgt ind dertil. Dette særligt, når Sagsøger helt åbenbart kunne konstatere, at byggepladsen skulle etableres direkte ved en Metrostation og oven på tunnelføring fra samme.

Det følger videre af den af Metro udgivet pjese (bilag adc. 16 og 17), tilgængelig på Metros hjemmeside og dateret september 2003 vedrørende "Hvad må man som nabo til Metro", at der er en række begrænsninger for ejendomme som naboer til Metro.

Sagsøger blev senest den 25. juli 2019 (bilag F) bekendt med, at der forelå trykbelastningsrestriktioner for området. Upåagtet heraf rekvirerede Sagsøger stilladset og påbegyndte opsætningen heraf primo september 2020, herunder opsatte støtteben direkte på Metrovæggen, hvilket medførte, at der blev opsat et ulovligt stillads uden dispensation fra Metro eller tilladelse fra Frederiksberg Kommune. Dette forhold standsede dels entreprisen, samt vanskeliggjorde og forsinkede dialogen med Metro om dispensation i meget væsentligt omfang. Hvis Sagsøger senest den 25. juli 2019 havde påset de trykbelastningsbegrænsninger, som Sagsøger fik oplysninger om, havde stilladset, der blev sat op primo september 2019, kunne aflyses, hvorved standsningen og omkostningerne derved var undgået.

Det fremgår af bilag 5, at tilladelsen til opsætning af stillads er udstedt den 6. september 2019. På dette tidspunkt var Sagsøger fuldt ud bekendt med henvendelsen fra Metro om begrænsningerne i trykbelastningsforholdene, hvilket Sagsøger, jf. bilag G blev bekendt med senest den 25. juli 2019, hvor Sagsøger var i kopi på henvendelsen fra Frederiksbergs Kommune til Metro herom.

Videre sendte Sagsøger selv en mail allerede den 5. august 2019 til Sagsøgtes tekniske rådgiver (bilag adc. 11), hvori Sagsøger spurgte, hvorledes forholdet skulle håndteres. Upåagtet dette opsatte Sagsøger stilladset, hvilket gøres gældende er groft uagtsomt. Sagsøger forårsagede dermed selv standsningen af entreprisen i et sådant omfang, at standsningsomkostninger ikke kan kræves, herunder avance.

Sagsøgte gør derfor modregning gældende i eventuelle krav, som Sagsøger måtte få medhold i under denne sag, i omkostninger allerede betalt af Sagsøgte, herunder til stillads og andre omkostninger, der kunne være undgået eller begrænset, hvis Sagsøger senest den 25. juli 2019 havde iagttaget oplysningerne om, at der var trykbelastningsbegrænsninger på byggepladsen.

Det gøres videre gældende, at Sagsøger helt eller delvist er ansvarlig for den meget lange periode, der medgik for at opnå dispensation fra Metro. Først og fremmest som følge af, at Sagsøger, jf. ovenfor anførte anbringende, i første omgang var ansvarlig for, at der blev opsat et ulovligt stillads på byggepladsen og efterfølgende som følge af, at Sagsøger opgav sit arbejde med at opnå dispensation og efterfølgende modarbejdede eller forholdt sig unødvendigt passivt i processen.



Det gøres gældende, at Sagsøger selv var af den opfattelse at være ansvarlig for det opstillede stillads i strid med trykbelastningsbegrænsningerne, idet Sagsøger selv i perioden fra i hvert fald 25. juli 2019 og frem til medio september (bilag F) selv var i dialog med Metro om dispensation og videre fremdrift. Sagsøger påtog sig derfor indledningsvist det ansvar, der fulgte af byggesagsbeskrivelsen, men sadlede efterfølgende om, og standsede arbejdet med at opnå dispensation hos Metro.

Sagsøger bærer således selv ansvaret for, at forsinkelsen opstod, subsidiært har Sagsøger ikke opfyldt sin tabsbegrænsningspligt i medfør af AB 92, § 24, stk. 2 ved bl.a. at undlade at standse opstillingen af stilladset med utvivlsom viden om, at der på byggepladsen var trykbelastningsbegrænsninger, samt ikke at genoptage arbejdet på tidligere forhandlede vilkår med Metro, blandt andet jf. bilag M.

Sagsøgte har ikke anerkendt at afholde standsningsomkostninger. Sagsøger benyttede situationen over for Sagsøgte på en måde, hvor Sagsøger under henvisning til den i udbuddet fraværende direkte beskrivelse af trykbelastningsforholdene nægtede at genoptage arbejderne, før standsningsomkostningerne var betalt. Dette vil tillige blive nærmere belyst under en vidneforklaring fra Sagsøgtens involverede daværende bestyrelsesmedlemmer.

Sagsøgte har løbende bestridt at skulle afholde standsningsomkostningerne. De til Sagsøgte betalte beløb for standsningen er således betalt under Sagsøgers pression om blot at opretholde standsningen under henvisning til den i udbuddet fraværende direkte beskrivelse af begrænsningerne i trykbelastningen. Sagsøgte som lægmands-bygherre fandt sig ikke i stand til at indtage standpunktsrisikoen, at Sagsøger helt eller delvist var ansvarlig og derfor skulle starte arbejderne, da dette standpunkt formentlig havde medført en fuld standsning og afrigning af entreprisen og deraf manglende færdiggørelse af arbejderne, for derved at få parternes standpunkter prøvet indenretligt. Sagsøgte valgte derfor at foretage en foreløbig betaling af standsningsomkostningerne for at genstarte arbejderne.

Det havde ikke været rimeligt, at Sagsøgte skulle have påtaget sig denne hæverisiko under sagen, når Sagsøgte havde antaget et teknisk tilsyn – Adciterede – som nok i første række burde have beskrevet forholdet og dermed er ansvarlig. Det ændrer dog ikke på, at alt tyder på, at Sagsøger i høj grad også har ageret groft uagtsomt, og selvstændigt ved sædvanlig bevågenhed kunne have afværget standsningen og dermed omkostningerne som følge deraf.

Sagsøgte valgte derfor i første omgang at betale standsningsomkostninger, da dette var forlangt af Sagsøger for at genoptage arbejdet, og efterfølgende tilba-

gesøge beløbet. Der blev derfor også efterfølgende taget forbehold ved betalinger, jf. bilag 14, 15 og 16.

Det gøres gældende, at Sagsøger selv og egenhændigt kunne have afværget tabet som følge af standsningen i sin helhed ved at have ageret på de henvendelser, som Metro sendte i juli og august måned, og have undladt at opsætte stilladset, før forholdet var afklaret. Dette gjorde Sagsøger ikke, hvorfor Sagsøger ikke er berettiget til standsningsomkostninger. Der foreligger derudover væsentlig egen skyld i standsningsomkostningerne.

Subsidiært gøres det gældende, at Sagsøger ikke har dokumenteret et avance-tab, eller at tabet er væsentligt mindre end det af Sagsøger opgjorte. De af Sagsøger fremlagt tal (bilag 13) udgør udokumenterede og ureviderede tal, som ikke kan danne grundlag for en erstatning for tabt avance. Det skal derfor lægges til grund for sagens afgørelse, at Sagsøger ikke har haft et avancetab, eller ikke har dokumenteret et sådan.

Det gøres videre gældende, at standsningen følger af AB 92, § 24, stk. 1 nr. 5), da der er tale om et påbud om standsning fra Metroselskabet, der udgør en offentlig myndighed, eller skal sidestilles dermed, hvorved følger af AB 92, § 27, stk. 2 nr. 1), at Sagsøger alene er berettiget til godtgørelse for direkte omkostninger, men ikke mistet fortjeneste.

#### **ANBRINGENDER I ADCITATIONSSAGEN:**

Sagsøgte antog til renovering af ejendommen Adciterede som teknisk rådgiver. Rådgiveraftalen er fremlagt i bilag adc. 1.

Følgende fremgår bl.a. af rådgiveraftalens pkt. 4 vedr. ydelser:

*"1. Besigtigelse af ejendommen....*

*2. Udarbejdelse af udbudsprojekt (herunder evt. myndighedsprojekt) for ydelsen defineret i pkt. 2*

*3. Indhentning af tilbud samt afholdelse af licitation"*

Den 20. november 2018 udsendte Adciterede udbudsbrevet til indbudte entreprenører (bilag 1). I udbuddet blev medsendt en byggesagsbeskrivelse (bilag C), hvoraf fremgår i pkt. 4.10.3, at Sagsøger skulle opstille stillads med totaloverdækning af klasse 5, hvilket entreprenøren gjorde. Dette stillads trykker væsentligt (bilag O) på matriklen ved ejendommens nordgavl, hvor belastningsrestriktionen er "ingen belastning", jf. servituttens § 1 (i bilag E).

Det følger af udbudsbrevet (bilag 1), side 2 og bilag C, at der blev gennemført besigtigelse af ejendommen og spørgemøde den 27. november 2018 kl. 10.00. Ejendommen ligger direkte op ad Metrostation og dennes nedgang (bilag A og besigtigelse). Der er på pladsen skiltet med maksimal belastning på 3 ton for køretøjer (bilag A og besigtigelse). Sagsøger og Adciterede kunne derfor ved be-

sigtigelse konstatere, at ejendommen ligger meget stationsnært med Metroens nedgangsskakt få meter fra Sagsøgtes gavl og dermed direkte på og ved den plads, hvor entreprisen skulle udføres.

Den 10. januar 2019 modtog Adciterede tilbud fra Sagsøger på udførelse af entreprisen (bilag 3).

Den 13. marts 2019 indgik Sagsøgte og Sagsøger entreprisekontrakt, hvilken jf. § 2 henviste til udbuds-materiale i form af udbudsbrev, fagbeskrivelse, fællesbetingelser og tegninger (bilag 4). Dele af dette materiale er fremlagt som sagens bilag B og C.

I sommeren 2019 skulle Sagsøger opsætte stillads ved Sagsøgtes ejendom som følge af entreprisen. Sagsøger blev senest den 25. juli 2019 kontaktet af Metro-selskabet, der oplyste, at det ikke var muligt at opsætte stillads ved ejendommen uden forudgående tilladelse fra Metroselskabet (bilag F, G og 6). Årsagen til, at der ikke kunne sættes stillads op uden forudgående tilladelse fra Metro, skyldtes den på ejendommen og den nordlige nabomatrikel tinglyste servitut, der hhv. begrænsede og helt udelukkede trykbelastning af det areal, hvor Sagsøger havde opsat stillads. Servitutten og de deri beskrevet trykbelastningsbegrænsninger er fremlagt som sagens bilag E.

Den 5. august 2019 meddelte Sagsøger Adciterede, at der var udfordringer med trykbelastningen, hvor stilladset skulle opstilles (bilag adc. 11), hvori Sagsøger spurgte Adciterede, hvorledes sidstnævnte mente, det skulle løses. Adciterede blev således senest på dette tidspunkt bekendt med de forhold, der medførte standsningen, hvilket tidspunkt efter det oplyste er før opstilling af stilladset. Adciterede kunne derfor på dette tidspunkt som teknisk rådgiver og tilsyn uproblematisk have reageret, hvilket ikke skete.

Den 5. september 2019 skrev Adciterede til Sagsøger samt til Metro og Frederiksberg Kommune (bilag adc. 12). Det fremgår heraf, at Adciterede henviste til udbudsmaterialet. Adciterede var således af den opfattelse, at forholdet kunne håndteres jf. dette.

Den 11. september 2019 havde Adciterede og Forebyggelse Brandteknik under antageligt Hovedstadens Beredskab korrespondance i sagen (bilag adc. 13).

Adciterede spurgte her, hvorledes en container kunne placeres ved ejendommen, idet Adciterede bemærkede, at containere ikke kunne placeres foran ejendommen som følge af begrænsninger i trykbelastningen. Adciterede var således på dette tidspunkt opmærksom herpå og agerede i denne sammenhæng derefter.

I sagen er fremlagt byggemødereferat nr. 5 af 3. september 2019, nr. 7 af 17. september 2019 og nr. 8 af 25. september 2019 (bilag adc. 14). Det fremgår af byggemødereferatets pkt. 7.4.04, dateret den 17. september 2019, at Metro havde standset stilladset som følge af belastningsforhold på pladsen. Forholdet blev således bragt op på byggemøderne første gang den 17. september 2019, ligesom Sagsøgte først blev orienteret om forholdet medio september 2019.

Adciterede har ikke dokumenteret at have foretaget sig noget fra 5. august 2019, hvor Adciterede senest blev opmærksom på trykbelastningsbegrænsningerne (bilag adc. 11), for at afværge standsningen. Det kan videre lægges til grund, at det netop er i denne periode de forhold, der medførte standsningen, etableres, da stilladset opstilles, og dele af dette flyttes/opsættes på skakten til metronedgangen. Det er netop denne del, der bragte store forsinkelser ind i forhandlingerne med Metro, da Sagsøger trods gentagende opfordringer dertil ikke flyttede benene, og Adciterede ikke foretog sig noget for at anvise, hvorledes forholdene skulle løses.

Derefter fulgte den under anbringender i hovedsagen anførte proces med standsning af entreprisen og involveringen af Metro.

Den 4. oktober 2019 reklamerede Sagsøgte over for Adciterede og forbeholdt sig eventuelle krav som følge af standsningen (bilag adc. 2).

Den 17. oktober 2019 gentog Sagsøgte reklamationen over for Adciterede (bilag adc. 3).

Den 20. november 2019 kvalificerede Sagsøgte kravet nærmere over for Adciterede (bilag adc. 4). I samme korrespondance bad Sagsøgte om, at Adciterede anmeldte forholdet til sin ansvarsforsikring, hvilket efterfølgende skete.

Den 3. december 2019 orienterede Sagsøgte Adciterede om sagens udvikling i relation til Metro (bilag adc. 5) og opfordrede igen Adciterede til at reagere og bidrage med en indsats for at få tabet standset. Der udeblev fortsat en reaktion.

Adciterede blev derudover løbende orienteret gennem processen og fortsatte derudover som teknisk rådgiver for Sagsøgte, herunder forestod og gennemgik de arbejdsedler, som Sagsøger fremsendte vedrørende standsningsomkostninger.

Den 11. december 2019 afviste Adciterede standsningsomkostningerne (bilag adc. 6). Adciteredes ad-vokat opfordrede i afvisningen til, at tvisten foreløbigt blev parkeret, og indsatsen fokuseret på at gen-starte entreprisen, hvilket Sagsøgte var enig i, men dog også i høj grad havde arbejdet på, fra den opstod.

Sagsøgte fastholdt ved mail af 12. december 2019 (bilag adc. 7) kravet mod Adciterede.

I den efterfølgende periode bistod Adciterede Sagsøgte med beregning og vurdering af selve standsningsomkostningernes beløbsstørrelse og rimelighed. Bilag adc. 8 udgør eksempler på korrespondancer herom mellem Adciterede, Sagsøgte og Sagsøger fra januar, februar og marts måned 2020.

Den 14. februar 2020 indgik Sagsøgte og Adciterede supplerende aftale om teknisk bistand for at skabe fremdrift på entreprisen (bilag J). Slutteligt deri beskrev parterne, at de rejste krav henstod uændret. Aftalen i bilag J er indgået i forbindelse med opnåelse af igangsættelsestilladelse hos Metro, og Sagsøger derved var indstillet på at starte entreprisen igen.

Det bemærkes specifikt, at Adciterede i bilag adc. 8 til Adcitanten den 28. februar 2020 bemærkede, at:

*"Jeg [Adciterede] kan godkende aftaleseddel 16 i den nuværende revision."*

Det bemærkes, at arbejdseddelen 16 gennem processen udgjorde Sagsøgers standsningsomkostninger. Adciterede deltog både i formøder med Sagsøgte om standsningsomkostninger, samt i flere af selve forhandlingerne herom med Sagsøger.

Sagsøgte fremsendte den 11. maj 2020 - efter genstart af entreprisen - et påkrav til Adciterede indeholdende en opgørelse af de på dette tidspunkt endelige standsningsomkostninger (bilag adc. 9) med tilhørende aftalesedler. Sagsøgte rentepåstand følger også af denne dato.

Sagsøgte tog i påkravet forbehold for også at rejse kravet vedrørende Sagsøgers påstand om krav på dækningsbidrag i forbindelse med standsningen, som udgør hovedsagen i denne retssag.

Påkravsbeløbet var opgjort til 4.917.417,50 kr.

Det bemærkes, at aftaleseddel 16 på påkravstidspunktet (bilag adc. 9) i sin helhed indeholdt de af Sagsøger varslede standsningsomkostninger, som under denne adcitationssag er rejst delvist (som følge af ansvarsbegrænsningen) over for Adciterede, og som Adciterede selv godkendte, jf. bilag adc. 8.

Ansvarsgrundlaget

Det følger af rådgiveraftalens pkt. 4.1 og 4.2, at Adciteredes ydelse bl.a. indeholdt besigtigelse af ejendommen og udarbejdelse af udbuds- og myndighedsprojekt.

Videre fremgår det af rådgiveraftalens pkt. 4.5 (bilag adc. 1), at Adciterede i sin ydelse attesterede fakturaer og håndterede sagsøkonomi.

Adciterede har ubestridt udarbejdet udbudsmaterialet, og er som følge deraf forpligtet til at beskrive, hvilket forhold, herunder begrænsninger, der gør sig gældende for byggepladsen. Adciterede har forsømt dette og har udbudt entreprisen med krav om et klasse 5 stillads med fuld overdækning, hvilket var uforeneligt med de trykbelastningsbegrænsninger, der forelå for pladsen.

Det bemærkes, at de trykbelastningsbegrænsninger, der medførte standsningen, ikke befandt sig på Sagsøgtes ejendom, men på matriklen nord for ejendommen tilhørende Frederiksberg Kommune, og hvorpå Adciterede i udbuddet beskrev stillads opstillet (bilag D og E).

Det gøres gældende, at Adciterede var forpligtet til at gennemgå dokumentgrundlag for den plads, hvorpå der skulle opstilles stillads, herunder tingbøger, for at afdække, hvorvidt der f.eks. forelå tinglyste servitutter, der hindrede en gennemførelse af det af Adciterede udbudte projekt.

Dertil bemærkes, at Adciterede i rådgiveraftalens pkt. 2.1 havde beskrevet et eventuelt behov for juridisk assistance til sagen, som kunne have været rekvireret på vegne af Sagsøgte og for sammes regning, hvis Adciterede ikke mente selv at kunne gennemføre undersøgelsen af pladsens dokumentgrundlag.

Det gøres gældende, at den tinglyste servitut om trykbelastningsrestriktioner entydigt og i første linje i § 1 (bilag E) anfører, at området ikke må belastes. Desuden er servituten af mere teknisk end juridisk karakter.

Adciterede kunne udover at undersøge ejendommens dokumentationsgrundlag tydeligt ved besigtigelse af ejendommen konstatere, at denne befandt sig meget stationsnært til Metro, og at byggepladsen dermed ville befinde sig ved og på nedgangen til Metro og oven på tunnelføringen.

Videre kunne Adciterede konstatere, at der på og ved pladsen i forvejen var skiltet med trykbelastnings-begrænsninger. Samlet og hver for sig burde disse forhold i sig selv have medført Adciteredes nærmere undersøgelse af, om forholdene på pladsen kunne have påvirkning af entreprisen og dermed udbuddet af samme.

Adciterede har som følge deraf handlet ansvarspådragende og er derfor erstatningsansvarlig over for Sagsøgte for det tab, sidstnævnte har lidt ved entreprisens standsning. Tabet kan opgøres til Sagsøgers standsningsomkostninger (bilag adc. 9).

Videre har Metro selv udførligt på sin hjemmeside (bilag adc. 16) og ved en udgivet pjece (bilag adc. 17) herom beskrevet begrænsninger for naboejendomme til Metro, herunder begrænsninger i trykbelastningen, en nabo til Metro skal være opmærksom på, hvis der skal udføres bygningsarbejder. I materialet beskrives både belastningsbegrænsninger og andre forhold, der skal påses ved arbejder nær Metro. Det bemærkes, at pjecen er udgivet i september 2003 og derfor har været tilgængelig i mange år. Materialet er let tilgængeligt på hjemmesiden og burde være påset af Adciterede. Det hører under en byggesagkyndigs viden og ageren i Frederiksberg og København at påse og kende til forhold ved bygningsarbejder nær Metro.

Det er således i første række et teknisk anliggende, som Adciterede ikke har afdækket, og som Adciterede af alle de nævnte årsager burde have afdækket. Det er en del af Adciteredes ydelse og ansvar at afdække, hvorvidt ejendommen og den plads, hvorpå der etableres byggeplads, indeholder tekniske begrænsninger for den byggeplads- og stilladsbeskrivelse, som Adciterede anførte i udbuddet.

Det af Sagsøgte på byggemødet (bilag G) pkt. 12.4.04 anførte udgør, at Sagsøgte var indstillet på at betale for de *konsekvensændringer* af stilladset, som standsningen medførte. Altså omkostninger, som Sagsøgte som bygherre alligevel måtte have båret, hvis forholdet var korrekt beskrevet i udbuddet. Dette kunne f.eks. være ændret rul af stilladset, øget overdækning, beregning og beskrivelse af trykforholdene mv. Der ligger deri ikke nogen anerkendelse af betaling af standsningsomkostningerne.

Det samme gør sig gældende i mailen af 21. oktober 2019 fra Sagsøgte til Adciterede (bilag I). Sagsøgte anerkendte alene at betale meromkostninger, som Sagsøgte alligevel måtte have båret, havde forholdet været beskrevet i udbuddet og omkostningerne dermed indeholdt i Sagsøgers oprindelige tilbud. Dertil har Sagsøgte efterfølgende løbende og flere gange forbeholdt sig at rejse standsningsomkostninger over for Adciterede, jf. bl.a. bilag adc. 5. De afholdte forligsmøder mellem Sagsøger og Sagsøgte vedrørte alene genstarten af entreprisen og ikke standsningsomkostningerne. Selve størrelsen og betalingen af standsningsomkostningerne rådgav alene Adciterede Sagsøgte om efterfølgende (bilag adc. 8). Sagsøgte betalte i tillid dertil standsningsomkostningerne til Sagsøger.

Adækvans

Det var påregneligt for Adciterede som teknisk rådgiver, at der kunne være udfordringer ved at etablere byggeplads og opstille et meget stort og tungt klasse 5 stillads som beskrevet i udbuddet tæt ved en Metrostation og oven på sammes tunnelføring. Der henvises bl.a. til bilag A og G i hovedsagen (billeder), samt bilag adc. 15 og 16, der udgør Metros oplysninger om begrænsninger for deres naboer på hjemmesiden og pjecer herom tilgængelige for enhver, herunder tekniske rådgivere, siden 2003.

### Kausalitet

Trykbelastningsbegrænsningerne på byggepladsen kunne i sin helhed have været afdækket ved simpel iagttagelse af forholdene på pladsen hhv. besøg på hjemmesiden for Metro, gennemgang af pjece fra Metro og/eller kontakt til Metro som meget nær nabo til byggepladsen.

Adciterede kunne således på flere simple måder have konstateret, at der var udfordringer med opstilling af det projekterede stillads, og det var således langt fra nødvendigt at lave opslag i tingbogen for at konstatere begrænsningerne, om end Adciterede også burde have gjort dette i processen.

Det følger af de matrikulære forhold (bilag D), at matrikelgrænse udgør sokkelgrænsen mod nord og øst. Dermed medførte Adciteredes udbud om stillads ved ejendommens øst- og nordside notorisk, at der skulle opsættes stillads på tredjemands matrikel. Adciterede kunne derfor konstatere samtlige de forhold, der er anført i sagen, herunder skaktnedgang til Metro, nærhed til Metro generelt, skiltning med maksimalbelastning på 3 ton, tunnelføring meget tæt på ejendomme mv.

Havde Adciterede under tilrettelæggelsen af udbuddet rettet henvendelse til Frederiksberg Kommune herom, havde samme rettet henvendelse til Metro. Den udløsende faktor for, at Frederiksberg Kommune rettede henvendelse til Metro, var netop på det tidspunkt, hvor der blev ansøgt og opstillet stillads på matriklen mod nord tilhørende Frederiksberg Kommune.

Derudover kunne Adciterede have hentet en tingbog for den matrikel, hvorpå Adciterede i udbuddet beskrev at ville opsætte stillads, hvilket ikke var Sagsøgtes matrikel. I så fald var servitutten om begrænsningerne i trykbelastningen (bilag E) fremkommet. Denne zone måtte, jf. samme bilag, slet ikke belastes, hvilke enhver belastning selvsagt overskrider. Dermed havde Adciterede kunne tage dette i betragtning i udbuddet og gennemført en forudgående dispensationsdialog med Metro, hvorved standsningen og omkostningerne som følge deraf ikke var udløst.



Det bemærkes for god ordens skyld, at Sagsøgte ikke har indhentet belastningsberegningen i bilag O. Den er frembragt af Sagsøger.

Når nu Adciterede ikke påså forholdene i udbuddet, burde Adciterede have reageret på oplysningerne om trykbelastningsbegrænsningerne, som Adciterede modtog senest den 5. august 2019 (bilag adc. 11) og have afværget standsningen af entreprisen.

Sagsøgte opfordrede gentagende gang Adciterede til at involvere sig i eller forstå arbejdet med gen-start af entreprisen (bilag adc. 5), hvilket Adciterede dog aldrig ønskede eller gjorde. Sagsøgtes involvering i at genstarte entreprisen var derfor i høj grad en konsekvens af Adciteredes passivitet i sagen.

Adciterede har tidligere anført, at Sagsøgte blot skulle have underskrevet tilladelsen fra Metro af 24. oktober 2019 (bilag adc. O). Denne tilladelse indeholdt en meget indgribende og ubegrænset ansvars-klausul, jf. tilladelsens pkt. 3 for bl.a. enhver skade, herunder hændelig skade, som påføres Metroselskabet eller tredjemand, som er forårsaget af stilladset. Ansvarret omfattede personskade, tingsskade, følgeskader, tab, driftstab og andre økonomiske tab. Dette fandt ingen parter sig selvsagt i stand til at tiltræde. Det fremgår af de endelige tilladelser (hovedsagens bilag Q), at tilladelserne endte med at indeholde en markant mere rimelig ansvarsklausul, der blot henviste til dansk rets almindelige regler herom.

Sagsøgtes antagelse af advokat til at føre en drøftelse med Metroselskabet om vilkårene i tilladelsen og den medgåede tid dertil er således rimelige. Dette skete netop for at opnå konditioner i tilladelsen, der harmonerede med udbuddet, og på hvilke der dermed kunne enes om at genstarte entreprisen. Denne proces kunne dog imidlertid være undgået, hvis vilkårene fra Metro om trykbelastning og opsætning af stillads ved ejendommen var medtaget i udbuddet udarbejdet af Adciterede, eller havde samme grebet ind som tilsyn den 5. august 2019, hvor Adciterede senest blev bekendt med forholdet. Adciterede har således også væsentlig egen skyld i standsningsomkostningerne.

### Bygherrerisiko

Det bemærkes indledningsvist, at de begrænsninger, der førte til standsningen af entreprisen, *ikke* befandt sig på Sagsøgtes ejendom, men på matriklen tilhørende Frederiksberg Kommune nord for Sagsøgtes ejendom.

Videre bemærkes det for alle tilfældes skyld, at Sagsøgte ikke var bekendt med servitutten tinglyst på egen matrikel og selvsagt ej heller servitutten om ingen trykbelastning, som er tinglyst på tredjemands matrikel, hvorpå Adciterede i udbuddet beskrev stillads opstillet.

Når Sagsøgte ikke havde kendskab til servitutten på egen grund, hvilken bemærkes ikke at være årsagen til standsningen, skyldtes det, at der i 2002 blev tinglyst en foreløbig notering af den ekspropriation, servitutten udgjorde (bilag adc. 18), på hvilket grundlag den endelige servitut blev tinglyst uden medvirken fra Sagsøgte og tilsyneladende også uden meddelelse.

Der er således ingen årsagssammenhæng mellem servitutten på Sagsøgtes ejendom og standsningen. Det havde således heller ikke medført en forskel, om Sagsøgte havde tilvalgt administration af entreprisen, da det hindrende forhold vedrørte tekniske begrænsninger på nabomatriklen, hvorpå der blev udbudt og opsat stillads.

Det bestrides derfor, at forholdet udgør almindelig bygherrerisiko.

### Reklamation og passivitet

Der henvises i helhed til ovenfor gennemgået løbende reklamation og opfordring til Adciterede om at deltage i løsningen af forholdet, hvor overfor Adciterede forholdt sig passiv. Videre gentages det, at Adciterede i cirka halvanden måned havde kendskab til pladsens trykbelastningsbegrænsninger, uden at Sagsøgte blev orienteret herom, og uden at Adciterede i øvrigt foretog sig noget.

### Kravets størrelse

Adciterede havde kendskab til forholdet senest den 5. august 2019, men foretog sig ingenting i anledning heraf.

Sagsøgte blev først bekendt med forholdet medio september 2019. Adciterede blev flere gang opfordret til at deltage i løsningen af forholdet, men reagerede ikke eller reagerede afvigende.

Adciterede har selv, jf. bilag adc. 8 repræsenteret Sagsøgte i forhandlingen om standsningsomkostningerne og accepteret og godkendt samme (bilag adc. 8). Adciterede har således gennemgået og kritisk forholdt sig til standsningsomkostningerne og dermed anerkendt dem. Hvis Adciterede under sagen bestrider standsningsomkostninger, herunder størrelsen, har Adciterede som minimum svigtet sin rådgivning af Sagsøgte om standsningsomkostningerne, hvilket ligeledes fører til et erstatningsansvar.

### Ansvarsbegrænsning

Adciterede har i sin rådgiveraftale med Sagsøgte i pkt. 11 anført en ansvarsbegrænsning stor 3.000.000 kr. (bilag adc. 1). Det gøres gældende, at beløb, som

ikke forholder sig til moms, hvor den ene part er forbruger, skal tolkes i momsmæssige henseende til fordel for forbrugeren, der ikke kan refundere momsen. Videre er kontrakten konciperet af Adciterede og skal derfor tolkes mod samme. Beløbet skal derfor tillægges moms.

### Adciteredes honorarkrav (nedlagte påstande over for Sagsøgte)

Det gøres gældende at Adciterede ikke er berettiget til at modtage betaling for de rejste honorarkrav (bilag A og B). Honoraret er dels beregnet på baggrund af Sagsøgers standsningsomkostninger og udgør dels arbejde i forbindelse med standsningen.

Sagsøgte har ved modtagelsen af faktura for honorarkravet bestridt dette (bilag adc. 15).

Det gøres gældende, at Adciterede ikke er berettiget til honorar beregnet på baggrund af standsnings-omkostninger, hvilke følger af ansvarspådragende forhold hos Adciterede selv. Subsidiært gøres det gældende, at Adciterede i så væsentligt omfang har forsømt dels af afværge de forhold, der medførte standsningen, dels har forsømt at medvirke til at genstarte entreprisen, for hvilket der ikke kan beregnes honorar. Arbejdet, som Adciterede har faktureret, er i det hele udført i egen interesse.

Mest subsidiært gøres det gældende, at honorarkravet modregnes i Sagsøgtes erstatningskrav mod Adciterede.

...".

**Adciterede Ingeniørfirma** har i sit påstandsdokument anført:  
" ...

### **SUPPLERENDE SAGSFREMSTILLING OG ANBRINGENDER**

Nærværende påstandsdokument struktureres i følgende hovedpunkter

1. Indledning,
2. Ingeniørfirmas honorarkrav,
3. Ansvarsgrundlag og kravets opgivelse,
4. Adækvans,
5. Kausalitet,
6. Medvirken, bygherrerisiko, entreprenøransvar og entreprenørrisiko,

7. Passivitet/for sen reklamation,

8. Kravets størrelse,

9. Ansvarsbegrænsning

### Ad 1 Indledning

Nærværende sag angår spørgsmålet, om Ingeniørfirmaet er erstatningsansvarlige for standsningsomkostninger i forbindelse med, at entreprisen stod stille i en længere i periode som følge af manglende indhentelse af tilladelse til opstilling af stillads i henhold til servitut påhvilende naboejendommen.

Helt overordnet gøres det gældende, at sagen grundlæggende angår en situation, der ikke på nogen måde med rimelighed skulle eller kunne have været forudset i forbindelse med udarbejdelsen af projektet.

Ingeniørfirmaet har aldrig tidligere været ude for en situation som den foreliggende, hvor opstilling af et facadestillads skulle give anledning til problemer i forhold til et metroanlæg, der er beliggende adskillige meter under jorden. Et facadestillads har en begrænset vægt set i forhold til den trafik mv. der i øvrigt foregår på jorden og som rundt omkring på Frederiksberg og i København krydser metroen. Det samme gælder tryk fra faste installationer, så som bygninger.

Ingeniørfirmaet har også forhørt sig i rådgiverbranchen og har ikke hørt om, at nogen skulle have været ude for en situation, hvor metroselskabet skulle have valgt at standse et byggeri på grund af opstilling af stillads i nærheden af metroselskabets anlæg, installationer etc.

Det bemærkes desuden, at ingen i byggefasen involverede Ingeniørfirmaet i den opståede problemstilling vedrørende påstået manglende tilladelse fra Metroselskabet til opstilling af stillads. Som det fremgår af sagen, er al korrespondance i byggefasen foregået mellem Metro, Frederiksberg Kommune, Stilladsentreprenøren og adcitanten som bygherre.

Ingen gjorde i ansøgningsfasen, byggefasen eller forhandlingsfasen gældende, at ansvaret eller risikoen for det pågældende forhold skulle henføres til Ingeniørfirmaets forhold.

Ved betaling af delkompensation fra adcitanten (ejerforeningen) til entreprenøren blev Ingeniørfirmaet heller ikke konsulteret.

## Ad 2 Ingeniørfirmaets honorarkrav

Adcitanten har forsømt at betale Ingeniørfirmaets berettigede honorarkrav.

Påstand 1 om betaling af kr. 318.026,16 angår fakturanr. 14386 af 17. juni 2020, jf. bilag A.

Som det fremgår af teksten, er der tale om ekstraarbejde på baggrund af godkendte aftalesedler relateret til ekstraarbejder for tag- og vinduesudskiftning samt facaderenovering. De pågældende aftalesedler 16, 27, 30A og 34 er vedlagt som underbilag til bilag A, hvortil således henvises. Ingeniørfirmaet antager, at adcitanten ikke har indsigelser mod berettigelsen eller størrelsen af det rejste krav relateret til denne påstand 1.

I relation til påstand 2 er der tale om krav i anledning af faktura 15108 af 10. november 2020, jf. bilag B med timespecifikation vedlagt. Der er tale om tidsforbrug relateret til rådgivning i forbindelse med "Metro-sagen". Ingeniørfirmaet går ud fra, at adcitanten ikke har bemærkninger til berettigelsen eller størrelsen af kravet, såfremt retten fastslår at Ingeniørfirmaet ikke bærer ansvaret for de opståede spørgsmål relateret til opstilling af stillads etc.

## Ad 3 Ansvarsgrundlag og kravets opgivelse

### *Ansvarsgrundlag*

Ingeniørfirmaet kan kun blive erstatningsansvarlig, såfremt man har handlet i strid med god fagmæssig skik, jf. den indgåede rådgiveraftale, der indeholder henvisning til ABR 89. ABR 89 er som bekendt "Almindelige Bestemmelser for teknisk Rådgivning og bistand 1989".

Det følger af ABR 89, pkt. 1.2.1, at klienten (adcitanten) er ansvarlig for juridiske forhold.

Modsætningsvis er rådgiveren ikke ansvarlig for juridisk rådgivning.

Ingeniørfirmaet som rådgivende ingeniørfirma udfører alene teknisk rådgivning.

Dette følger også direkte af overskriften til parternes rådgiveraftale (bilag Adc. 1).

Herudover er det til overflod i parternes aftale anført under pkt. 2.1:

*"Evt. juridisk rådgivning Arbejdet rekvireres og udføres for Klientens regning og udover økonomioverslaget jf. pkt. 2."*

Indhentelse og vurdering af servitutter er ikke teknisk rådgivning, men juridisk rådgivning.

Adcitanten er underlagt en sædvanlig ligefrem bevisbyrde.

Hertil kommer, at det klart og tydeligt er fastsat i projekt materialet, at det var entreprenøren der skulle søge om tilladelse til opstilling af stillads. Dette ansvar er således tydeligt delegeret til entreprenøren, og dette er også forstået af entreprenøren, der har søgt om tilladelse til opstilling af stillads og har valgt, hvor stilladset nærmere skulle placeres, herunder hvor støttebenene til stilladset helt præcis skulle placeres i forhold til trappevæggen etc. Ingeniørfirmaet har som rådgivende ingeniør ikke haft nogen indflydelse på dette og har heller ikke været involveret i forholdet.

Adcitanten har med henvisning til bilag Adc. 11 gjort gældende, at Ingeniørfirmaet kunne have reageret primo august. Hertil bemærkes, at det som anført ovenfor blev aftalt, at entreprenøren skulle forestå korrespondancen vedrørende opnåelse af de fornødne tilladelser, hvilket da også svarer til pligterne i arbejdsbeskrivelsen. Det var således fra starten entreprenørens repræsentant, Person A, der påtog sig håndtering af spørgsmålet.

Der var som nævnt ingen, der på daværende tidspunkt gjorde gældende, at Ingeniørfirmaet skulle være ansvarlig for forholdet.

Ingeniørfirmaet valgte at bistå – mod betaling – efter at entreprenøren opgav at få afklaret spørgsmålet med Metro. Dette skete ved mail af 18. september 2019, jf. bilag M.

Der henvises i den forbindelse også til bilag Adc. 12, hvor arbejdsfordelingen indtil da tydeligt fremgår.

I relation til bilag Adc. 13 bemærkes det, at placering af de pågældende containere primært angik forholdet til redningsveje. Redningskøretøjer skulle naturligvis kunne komme forbi i tilfælde af en brand. Det bestrides, at det pågældende bilag kan tages til udtryk for andet.

Adcitanten har med henvisning til bilag Adc. 14 gjort gældende, at spørgsmålet om stilladsets placering og belastningsforhold først blev bragt op på byggemøde den 17. september 2019, jf. byggemødereferat nr. 7. Ingeniørfirmaet er enig i, at det først var i byggemøde 7, at entreprenøren rejste spørgsmålet omkring stilladset, jf. pkt. 7.4.04.

Adcitanten har gjort gældende, at Ingeniørfirmaet ikke foretog sig noget.

Adcitanten har i den forbindelse gjort gældende, at det netop var i denne periode, at stilladset blev opstillet, altså i perioden fra primo august 2019 til medio september 2019. Ingeniørfirmaet er enig i, at stilladset blev opstillet i denne periode.

Ingeniørfirmaet er dog ikke enig i, at man i den pågældende periode havde nogen forpligtelser endsige rettigheder til at involvere sig i spørgsmålet om, hvorledes hovedentreprenørens underentreprenører og leverandører skulle søge om tilladelse eller konkret skulle opstille stilladset.

Ingeniørfirmaet må konstatere, at hovedentreprenørens underentreprenør valgte at opstille stilladset, uden at de fornødne tilladelser forelå på trods af, at Metroselskabet klart og tydeligt ved mail af 1. august 2019, jf. bilag Adc. 11, side 2 havde markeret, hvorledes området måtte belastes.

Adcitanten eller entreprenøren har på intet tidspunkt bedt Ingeniørfirmaet om at forholde sig til ansøgning overfor Metroselskabet, inden stilladset blev opstillet, eller forholde sig til, hvorledes stilladset konkret skulle opstilles, herunder om stilladsets ben blev placeret på den ene eller anden side af trappevæggen til Metros cykelkælder.

Straks efter at entreprenøren havde opgivet at opnå en tilladelse fra Metro, jf. bilag M, den 18. september 2019, søgte Ingeniørfirmaet efter aftale om tilladelse, jf. bilag N, dateret 23. september 2019. Ingeniørfirmaet har således på alle måder reageret hurtigt og adækvat.

Metros tilladelse forelå en måneds tid senere, nemlig den 24. oktober 2019 (bilag O). Ingeniørfirmaet bærer naturligvis intet ansvar for sagsbehandlingstiden, indholdet af tilladelsen eller andet.

Ingeniørfirmaet kunne heller ikke ændre Metroselskabets holdning til spørgsmålet.

Ejerforeningen valgte egenhændigt at undlade at underskrive den pågældende tilladelse, således at man kunne komme videre og besluttede sig i stedet for "civil ulydighed", jf. mail af 24. oktober 2019 fra adcitantens Person B (bilag P). Adcitanten anførte blandt andet

*"Arbejderne på gavlen kunne vi udføre via det nuværende stillads med plast på – altså civil ulydighed indtil det måtte blive opdaget.*

*Alternativt kan vi tage det ned og udføre arbejderne på gavlen via lifte og rulle stilladser?"*

Adcitanten valgte ligeledes at antage en advokat til at føre en juridisk diskussion med Metroselskabet umiddelbart herefter. Ved mailkorrespondance af 31. oktober til 3. november 2019 (bilag Q) tilkendegav Ingeniørfirmaet klart, at man skulle rette sig efter de anvisninger, der fremkom fra myndighederne.

Ligeledes fremgår adcitantens Person B dybe involvering i spørgsmålet af mailrække afsluttende den 1. november 2019 (bilag R).

Adcitanten har gjort gældende, at Ingeniørfirmaet har forholdt sig til standsningsomkostninger. Ingeniørfirmaet skal som teknisk rådgiver forholde sig til aftalesedler, som entreprenøren sender til bygherren. En teknisk rådgiver er kontraktuelt forpligtet hertil. Det er dog til enhver tid bygherren, og i dette tilfælde bygherrens advokat, der vælger, om der skal betales standsningsomkostninger til entreprenøren.

Ingeniørfirmaet havde anbefalet, at der blev afsat 2% af håndværkerudgifterne til administratorhonorar jf. bilag C, budgetoverslag. Angiveligt sparede adcitanten denne udgift væk.

Adcitanten og adcitantens ejendomsadministrator havde ubestridt viden om den pågældende servitut. Denne viden blev dog ikke delt med Ingeniørfirmaet.

En teknisk rådgiver skal ikke undersøge tingbøger. Der ikke foreligger nogen dokumentation for, at der er en praksis i branchen for tekniske rådgivere, herunder arkitekter og rådgivende ingeniører, for, at en teknisk rådgiver skulle gennemgå tingbøger for servitutter, hverken på den ejendom, hvor der skal foretages ombygning eller på naboejendomme. Der henvises i den forbindelse også til opfordring A i svarskriftet, som adcitanten, da heller ikke har besvaret. Ingeniørfirmaet har aldrig tidligere været ude for – eller fra den øvrige byggebranche hørt – at der skulle være tinglyst servitutter, der skulle kunne gøre det vanskeligt at opstille et sædvanligt stillads omkring en ejendom til brug for sædvanlig reovering af tag, vinduer etc.

Der ses i øvrigt at være enighed om, at servitутten tinglyst på adcitantens egen grund ikke var årsag til standsningen, og at den trykbelastning, der er anført på nabogrunden, kun var synlig ved gennemgang af naboejendommens tingbog for servitutter. Selv hvis Ingeniørfirmaet havde gennemgået de på adcitantens ejendom tinglyste servitutter, ville Ingeniørfirmaet således ikke være blevet præsenteret for servitутten.

En teknisk rådgiver undersøger lokalplaner på lokalplanarkivet eller på "København kortet" for at sikre sig, om der måtte være særlige krav til facadeudtryk eller tilsvarende. Herudover søger den tekniske rådgiver om byggetilla-



delse, hvilket også er sket, jf. bilag D, byggetilladelse fra Frederiksbergs Kommune 22. oktober 2018. I byggetilladelsen er der intet nævnt om, at det skulle kunne udgøre et problem, at man skulle opstille et almindeligt facadestillads.

Adcitanten har som bilag 16 og 17 fremlagt uddrag af Metroselskabets hjemmeside. Det fremgår ikke, hvornår de pågældende udskrifter er fra, herunder om de fandtes på projekteringsstidspunktet. Dette bestrides således.

Herudover bestrides det, at man som teknisk rådgiver skal kende for eksempel alle tredjemands, herunder DSB's, ledningsejeres – eller Metroselskabets – hjemmesider udenad.

Som teknisk rådgiver må man forholde sig til byggetilladelser, lokalplaner og tilsvarende offentligt tilgængeligt materiale.

Adcitantens synspunkt om, at skiltning på en nabogrund om maksimal belastning på 3 tons skulle være relevant for nærværende byggesag, må afvises. Her til bemærkes, at skiltningen efter almindelig forståelse alene angår belastning i forhold til belægningen, altså hvad belægningen kan tåle af akseltryk eller tilsvarende. Skiltning angår ikke opstilling af et stillads.

Under alle omstændigheder har forholdet med skiltning været synbart, også for entreprenøren.

Entreprenøren havde pligt til at overholde gældende regler, ansøge om tilladelse til opstilling af stillads etc., jf. bemærkningerne nedenfor.

Det fastholdes således, at adcitanten ikke har dokumenteret, at Ingeniørfirmaets har handlet uagtsomt.

Der foreligger desuden væsentlig egen skyld.

#### *Kravets opgivelse*

Det gøres endvidere gældende, at adcitanten har opgivet kravet mod Ingeniørfirmaets . Opgivelse er som bekendt en obligationsretlig ophørsgrund.

Forholdet vedrørende Metroselskabets standsning af byggearbejdet havde været kendt siden primo september måned 2019. Forholdet blev blandt andet omtalt i byggemødereferat af 24. september 2019 (bilag E), pkt. 7.4.04. Ansvarlig for forholdet var "MH", altså entreprenørens Person A . Der har ikke været rejst indsigelser mod, at det var entreprenøren, der var ansvarlig for forholdet ved efterfølgende byggemødereferater eller tilsvarende. Som eksempel er fremlagt byggemødereferat nr. 9, afholdt 1. oktober 2019, pkt. 9.4.04 (bilag F).

Som nævnt blev det ikke datidigt – hverken i ansøgningsfasen, byggefasen eller forhandlingsfasen – af hverken Metro, Frederiksberg Kommune, entreprenøren, entreprenørens underentreprenører eller af bygherren gjort gældende, at Ingeniørfirmaets var ansvarlig for forholdet.

Dette følger også af byggemødereferat nr. 12. afholdt den 29. oktober 2019 (bilag G), hvor der henvises til punkt 12.4.04, hvoraf det fremgår supplerende:

*”Derefter blev det aftalt, at bygherre afholder alle udgifter forbundet med konsekvensen af Metros standsning af stilladsopsætningen.*

*Stilladsfirmaet – som heller ikke var vidende om dette – har som reglerne foreskriver anmodet Frederiksberg Kommune om tilladelse til opsætning. Denne tilladelse foreligger og heller ikke her bliver vi gjort opmærksom på servitutterne. Vi betaler i øvrigt en afgift pr. lm stillads for råden over fortov – også ifølge gældende regler.”*

Der var ingen indsigelser til dette grundet enighed herom.

Byggemødereferat nr. 12 blev godkendt, jf. byggemødereferat nr. 13 (bilag H), pkt. 13.0.01.

I mail af 21. oktober 2019 (bilag I) fra andelsboligforeningens repræsentant, Person B , beskrives Andelsboligforeningens stillingtagen klar. Det blev i mailen blandt andet anført:

*”Udgangspunktet er i sin enkelthed følgende:  
Bygherre bærer aftalte og dokumenterede udgifter, der udspringer af dispensationen og eventuelle efterfølgende krav fra Metroselskabet hertil.*

*Hoved- og Stilladsentreprenøren har, som de altid vil have, ansvar for udførelse og opbygning af stillads. HB har ligeledes ansvar for nedfald eller andet fra tag/stillads mv.”*

Ligeledes accepterede adcitanten at betale for Ingeniørfirmaets arbejde relateret til ”Metrosagen”, jf. mail af 17. februar 2020 fra andelsboligforeningens repræsentant, Person B til Ingeniørfirmaet (bilag J). Der blev heller ikke ved denne lejlighed rejst noget krav overfor Ingeniørfirmaet.

Det gøres gældende, at ovennævnte tilkendegivelser mv. sammenholdt med det faktiske forløb, indebærer en obligationsretlig opgivelse af et krav fra adcitanten mod Ingeniørfirmaet.

Mødereferaterne – og den øvrige korrespondance i sagen – underbygger, at adcitanten ikke var af den opfattelse, at ansvaret for forholdet kunne påhvile

Ingeniørfirmaet , hvilket da også er i overensstemmelse med gældende ret og gældende praksis indenfor byggebranchen og rådgiverbranchen.

#### Ad 4 Adækvans

Det har været helt upåregneligt/inadækvat for Ingeniørfirmaet , at der skulle kunne være problemer i forhold til metrolinjen, der er beliggende adskillige meter under jorden, i forhold til det helt sædvanlige, nemlig at opstille et almindeligt stillads ovenpå jorden.

Ingeniørfirmaet var på intet tidspunkt blev gjort opmærksom herpå.  
Ingeniørfirmaet kan nu konstatere, at andre parter i sagen har været eller burde have været vidende om sådan et krav, jf. nedenfor, pkt. 5. Denne viden er dog ikke blevet delt med .

Ligeledes er det helt upåregneligt for Ingeniørfirmaet , at det pågældende forhold skulle få så omfattende økonomiske konsekvenser, som det er gjort gældende under sagen. Som Ingeniørfirmaet forstår sagen, har adcitanten og entreprenøren forsinket afklaring af forholdet – i realiteten flytning af en stilladsfod og udlægning af en vederlagsplade – ganske urimeligt.

Der henvises ligeledes til nedennævnte bemærkninger og bilag K og bilag L.

#### Ad 5 Kausalitet

Det bestrides, at der foreligger den fornødne årsagsforbindelse. Der synes at være enighed om, at den påberåbte servitut, der beskriver tryklastbegrænsningerne, og som medførte påbuddet fra Metroselskabet, ikke er tinglyst på adcitantens matrikel, men derimod er tinglyst på en nabomatrikel. Der henvises til svarskriftet i hovedsagen dateret 30. september 2020, side 3, afsnit 6, 2. linje og samme svarskrift side 5, nederste 3 linjer.

Selv hvis Ingeniørfirmaet således havde undersøgt adcitantens tingbog, herunder alle tinglyste servitutter – hvilket som nævnt ville være ganske usædvanligt – ville Ingeniørfirmaet ikke have konstateret forhold, der var relevante for opstilling af et simpelt stillads.

Der foreligger således ikke den fornødne kausalitet.

Det bestrides ligeledes at der foreligger den fornødne kausalitet i forhold til de rejste erstatningskrav. Herom henvises dog til punktet nedenfor vedrørende kravet størrelse, pkt. 8.

Det gøres endvidere gældende, at der ikke foreligger den fornødne årsagsforbindelse, da stilladset ikke overskrider kravene til vægt i servituten. Dette ses i øvrigt dokumenteret ved bilag O, belastningsberegning indhentet af adcitanten.

Det store krav i sagen skyldes alene en eskalering af konflikten mellem bygherre/Metro og entreprenøren. Ingeniørfirmaet var ikke en del af denne eskalering.

For Ingeniørfirmaet er det uforståeligt, at man ikke valgte at underskrive tilladelsen, da denne fremkom fra Metroselskabet den 24. oktober og herefter gik i gang med arbejdet – eventuelt flyttede de tre fødder som Metroselskabet ønskede. Som nævnt overtog adcitanten dialogen efter tilladelsen forelå, herunder ved advokat.

Det bemærkes, at sandsynligheden for et driftstab for Metroselskabet ikke reelt var tilstede. Kravet eskalerede alene som følge af det juridiske slagsmål, som ejerforeningen valgte at tage med Metroselskabet – og som ikke førte til noget. Når man valgte at tage dette slagsmål med Metroselskabet, burde man have standset byggeriet, da man i så fald kun skulle betale stilladsleje.

Adcitanten har gjort gældende, at Ingeniørfirmaet ikke har anvist, hvorledes stilladset skulle berigtiges. Dette er ikke korrekt. Der henvises til Metroselskabets tilladelse af 24. oktober 2019. Opfyldelse af tilladelsen kunne lade sig gøre, men af uvisse årsager ville hverken entreprenøren eller bygherren skrive under på tilladelsen af 24. oktober 2019. Som nævnt kunne og burde man have været videre på byggepladsen, dagen efter at tilladelsen forelå.

De pågældende betingelser fra Metroselskabet er åbenbart sædvanlige og kan ikke undgås, og de pågældende betingelser ville også have været tilstede, hvis man havde søgt om tilladelse fra starten. Der foreligger derfor ikke kausalitet.

#### Ad 6 Medvirken, bygherrerrisiko, entreprenøransvar og entreprenørrisiko

I relation til entreprenørrisiko/entreprenøransvar bemærkes følgende:

Entreprenøren havde pligt til at søge oplysning om byggepladsens indretning og pligt til at de udførte arbejder levede op til gældende regler, jf. blandt andet udbudsbrevet (hovedsagens bilag 1), side 1, nederst. Fra byggesagsbeskrivelsen (hovedsagens bilag B) henvises til bemærkningerne ad AB 92, § 3, stk. 4 og byggesagsbeskrivelsens pkt. 4.2.1.

Som nævnt er det i byggemødereferater klart tilkendegivet, at entreprenørens Person A var ansvarlig for forholdet – og også de facto forestod udredningen af forholdet – senere dog sammen med adcitantens advokat og adcitantens

egne byggesagkyndige medlemmer, Person B og Person O, hvor især førstnævnte, qua sin ansættelse i byggefirmaet XX som projektchef, har stor viden om byggetekniske forhold.

Entreprenøren fik for stilladsopgaven en betydelig sum, nemlig knap kr. 3 mio., jf. hovedsagens bilag 4, side 2. Generelt var der tale om en stor entreprise til en værdi af ca. kr. 20 mio.

Det var entreprenøren der søgte om tilladelse til opstilling af stillads (ved underentreprenør).

Tilsyneladende var ansøgningen ikke fyldestgørende, jf. svarskriftet i hovedsagen, side 3 – 4.

Det følger af bilag F, side 2, at entreprenøren senest den 2. august 2019 – og dermed inden opstilling af stillads – blev gjort bekendt med, at opstilling af både stillads og container skulle opfylde nogle belastningsbegrænsninger. Således fremgår det af mail fra Metroselskabet til Frederiksberg Kommune af 1. august, videresendt til entreprenøren den 2. august, at

*”Opstilling af både stillads og container skal naturligvis overholdes disse belastningsbegrænsninger. Hvis disse ikke kan overholdes, skal dispensationsansøgning fremsendes til Metroselskabet på mailadressen byggeprojekt@m.dk – benyt gerne vedhæftede ansøgningskema hertil.”*

Det er ikke dokumenteret under sagen, hvorledes entreprenøren reagerede herpå, herunder om man fremsendte de ønskede oplysninger inden opstilling af stillads.

Disse oplysninger sammenholdt med, at entreprenøren påtog sig ansvaret med udredning af forholdet, jf. ovennævnte byggemødereferater, kan alene føre til den slutning, at entreprenøren var fuldt ud bekendt med forholdet, og de facto ansøgte, men åbenbart ikke ansøgte behørigt, inden stilladset blev opstillet.

Det skal i denne sammenhæng tages i betragtning, at problemet med stilladset kunne løses blot ved at flytte stilladsets fødder (vist nok kun tre fødder) ind på fortovet og etablere en vederlagsplade, således som Metroselskabet allerede meddelte den 6. september 2019, jf. bilag K, side 1 – 2:

*”Infrastrukturforvalteren Metro Service A/S har den 6. september 2019 gjort bygherres entreprenør opmærksom på, at stilladsets støttefødder skal flyttes væk fra Metroens konstruktion. Metroselskabet I/S har efterfølgende erfaret, at stilladset ikke blev flyttet. Metroselskabet I/S har derfor den 24. september 2019 pålagt bygherres entreprenør, at stilladset fjernes.”*

Adcitanten har på trods af ovennævnte forhold valgt at betale entreprenørens krav på ca. kr. 2 mio. – angiveligt under trussel om manglende genoptagelse af arbejderne, jf. svarskriftet i hovedsagen. Denne handling er ikke bindende for Ingeniørfirmaet , og adcitanten skal således i forhold til Ingeniørfirmaet dokumentere sin forpligtelse til at betale entreprenøren de anførte omkostninger.

Det bestrides, at adcitanten har dokumenteret denne juridiske forpligtelse.

I forhold til bygherrerisiko og bygherreansvar henvises særligt til følgende:

Når bortses fra entreprenørens positive viden, jf. ovenfor, kom det som en overraskelse for alle – i hvert fald adcitanten og Ingeniørfirmaet – at Metroselskabet kunne rejse et sådant krav i relation til opstilling af et sædvanligt stillads. En teknisk rådgiver er blandt andet berettiget til tidsfristforlængelse ved offentlige pålæg, jf. eksempelvis ABR 89, pkt. 5.2.e.

Adcitanten var som bygningsejer bekendt med den pågældende servitut, og ejendomsadministrator kunne have delt denne viden. Ejendomsadministrator blev dog fravalgt af adcitanten som medvirkende under byggesagen, og under alle omstændigheder blev viden om den pågældende servitut ikke delt med Ingeniørfirmaet.

Adcitanten var repræsenteret ved Person B og Person C under byggemøder og generelt under hele forløbet. Især Person B har indgående kendskab til branchen.

Det gøres således gældende, at forholdet må henføres til den almindelige byggherrerisiko, og at adcitanten som bygherre i øvrigt har handlet uagtsomt ved ikke at have delt oplysningerne om den pågældende servitut med Ingeniørfirmaet.

Der henvises i øvrigt til ovennævnte bemærkninger angående egen skyld.

#### Ad 7 Passivitet/for sen reklamation

Det gøres gældende, at der er reklameret for sent. Efter ABR 89, pkt. 6.2.3.2 skal der reklameres overfor den tekniske rådgiver, så snart klienten er eller burde være blevet opmærksom på tilstedeværelsen af rådgiverens mulige erstatningsansvar. Reklamationen skal være skriftlig.

Der er således krav om straksreklamation. Dette krav er ikke opfyldt. Der henvises til ovennævnte bemærkninger. Der henvises endvidere til forholdets karakter i nærværende sag, hvor behovet for en straksreklamation er yderligere

udtalt end sædvanligt derved, at der er tale om et hastende forhold, der blev løst og betalt af adcitanten – og opgivet overfor Ingeniørfirmaet.

Det gøres endvidere gældende, at der foreligger retsfortabende passivitet.

### Ad 8 Kravets størrelse

Det bestrides, at tabets størrelse er dokumenteret.

Det bestrides, at tabets størrelse op til kr. 3,75 mio. er dokumenteret.

Der er medtaget en række udgifter, der ikke ses at have sammenhæng med standsningen, og som skulle have været afholdt uanset standsningen og flytningen af stilladset. Herudover er der medtaget advokatomkostninger, der i sin helhed er udokumenterede, både for så vidt angår baggrunden for advokathonorar samt opgørelsen heraf.

Entreprenørens dækningsbidrag ses at være medtaget to gange, idet det både er indeholdt i friholdespåstanden og betalingspåstanden. Entreprenørens dækningsbidrag for perioden september 2019 til januar 2020 ses endvidere at figurere på både aftaleseddel 16 og aftaleseddel 35 A.

Det gøres gældende, at forholdet kunne og burde have været løst langt hurtigere end sket.

Det var angiveligt uenigheder mellem adcitanten og entreprenøren, der var årsag til, at det tog så lang tid at få afklaret forholdet. Forholdet kunne angiveligt have været løst ved blot at flytte stilladsets fod ind på fortovet, som Metroselskabet allerede meddelte den 19. september 2019, jf. bilag 7 og bilag K, side 1 – 2. Der henvises endvidere til svarskriftet i hovedsagen side 5, øverst.

Ingeniørfirmaet er aldrig blevet bedt om at indhente dispensationer, foretage beregninger, så som belastningsberegning, jf. hovedsagens bilag H, side 2, udarbejdet af ingeniør Person R fra firmaet Ekstern ingeniør, jf. også bilag O. Som det fremgår heraf, er Ingeniørfirmaet aldrig blevet bedt om at indhente dispensation, forestå belastningsberegninger eller tilsvarende.

Det er helt utilstedeligt og inadækvat, at man brugte ca. 5 måneder på forhandlinger mellem bygherren, entreprenøren og Metroselskabet for at få forholdet afklaret. Selve udgiften til at flytte de pågældende stilladsben ville være yderst minimal, og det er uforståeligt, at man ikke straks efterkom metroselskabets ønske om at flytte stilladsbenene ind på fortovet og udlægge en vederlagsplade.

Den 9. oktober 2019 meddelte Metroselskabet tilladelser til henholdsvis opstilling af stillads (bilag K) og opstilling af container (bilag L) stilet til Hovedentreprenørens underentreprenør, Tømreentreprenør . Der har ikke været noget til hinder for at udføre arbejderne i umiddelbar forlængelse af de meddelte tilladelser.

Det gøres endvidere gældende, at forholdet – hvis det havde været kendt fra starten – ville have medført ekstraomkostninger (any way costs), der skal fragå en eventuel erstatning.

### Ad 9 Ansvarsbegrænsning

Parterne har aftalt en ansvarsbegrænsning på kr. 3 mio. Der er ingen hjemmel til at tillægge dette beløb moms. Beløbet er klart beskrevet i rådgiveraftalen og kan ikke forhøjes ved moms eller andre tillæg.  
...”.

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

### **Retten begrundelse og resultat**

Sagerne vedrører, hvem der skal afholde standsningsomkostninger i forbindelse med en entreprise udført af Hovedentreprenøren for Andelsboligforeningen Ingeniørfirmaet var teknisk byggerådgiver for andelsboligforeningen.

Standsningsomkostningerne vedrører forlængelse af byggetiden i perioden september 2019 til januar 2020 i forbindelse standsning af arbejde på andelsboligforeningens ejendom efter påbud fra Metroselskabet. Påbuddet blev givet på grund af manglende dispensation til stillads.

Stilladset var opstillet på matr. tilhørende Frederiksberg Kommune, hvor der var tinglyst servitut om Metro, hvorefter området ikke måtte belastes uden dispensation. På andelsboligforeningens ejendom matr. nr. var tinglyst servitut om Metro men med mindre restriktiv belastningsgrænse.

Hovedentreprenøren afgav den 20. november 2018 tilbud på entreprisen på baggrund af udbudsbrev af 20. november 2018 og øvrigt modtaget materiale, herunder byggesagsbeskrivelse, der var udarbejdet af Ingeniørfirmeret.

Retten finder, at de i materialet indeholdte oplysninger, herunder om at entreprenøren skulle gøre sig bekendt med lokale forhold og gældende love og regulativer m.m. vedrørende arbejdets udførelse samt byggepladsens indretning og



faciliteter ikke indebar en forpligtelse for entreprenøren til at tjekke tingbøger. Det er heller ikke for retten på anden måde godtgjort, at der påhviler en entreprenør en sådan forpligtelse.

Det forhold, at der i området er skiltet med belastningsgrænse 3 t, kan ikke føre til et andet resultat.

Da der var lyst en servitut på andelsboligforeningens ejendom om Metro, finder retten, at andelsboligforeningen var den nærmeste til at undersøge eller gøre opmærksom på eventuelle problemstillinger i forhold til servitutter i området.

Retten har yderligere tillagt det betydning, at der efter det oplyste kunne være givet dispensation af Metroselskabet indenfor 2-3 uger, og at forsinkelsen skyldtes indbyrdes uenighed om, hvem af sagens parter, der skulle påtage sig ansvaret i forhold til ansvarsbestemmelsen. Retten finder, at andelsboligforeningen som bygherre var den nærmeste til at påtage sig ansvaret, og at forsinkelsen havde været undgået, hvis andelsboligforeningen havde påtaget sig ansvaret allerede ved den første dispensationsansøgning i efteråret 2019.

Retten finder herefter, at det ikke kan lastes Hovedentreprenøren, at der opstod forsinkelse på byggeriet.

Det forhold, at stilladset blev opstillet i slutningen af august måned 2019, selvom man da var bekendt med, at der var problemer med tilladelse/dispensation til opstilling af container og stillads, kan ikke føre til et andet resultat.

Hovedentreprenøren har herefter været berettiget til at modtage de allerede udbetalte stilstandsomkostninger. Retten har herved lagt til grund efter forklaringen fra Person B, at andelsboligforeningen ikke ønskede, at entreprenøren skulle forlade pladsen og starte arbejde op andet sted. Beløbet var endvidere inden betalingen gennemgået og godkendt af Ingeniørfirmaet.

Da stilstanden har været forårsaget af omstændigheder, der ikke skyldes entreprenørens forhold, har Hovedentreprenøren ret til at få erstattet sit skønsmæssigt tabte dækningsbidrag. Hovedentreprenøren har ikke gennem kontrakter eller andet for retten godtgjort, i hvilket omfang man havde indgået aftaler om nye entrepriser, der ikke har kunnet udskydes. Herefter finder retten, at dækningsbidraget kan fastsættes skønsmæssigt til 50 % af det opgjorte beløb, eller 373.036,50 kr., der skal betales af Andelsboligforeningen.

Ingeniørfirmaet har på vegne Andelsboligforeningen som andelsboligforeningens tekniske byggerådgiver udarbejdet udbudsmaterialet.

Af den aftale om teknisk rådgivning og bistand ved byggeopgaver, som parterne indgik, fremgik blandt andet, at Ingeniørfirmaet påtog sig bygherre-rådgivning og tilsyn undervejs i byggefasen, og at man blandt andet deltog i byggemøder og forestod byggesagsøkonomien. Eventuel juridisk rådgivning indgik ikke i aftalen. Retten finder, at det ikke af aftalen kan udledes, at det var Ingeniørfirmaets opgave at undersøge tingbogen for eventuelle servitutter.

Det er heller ikke for retten på anden måde godtgjort, at der påhviler en teknisk byggerådgiver en sådan forpligtelse.

Det forhold, at der i området er skiltet med belastningsgrænse 3 t, kan ikke føre til et andet resultat.

Da der var lyst en servitut på andelsboligforeningens ejendom om Metro, finder retten, at andelsboligforeningen var den nærmeste til at undersøge eller gøre opmærksom på eventuelle problemstillinger i forhold til servitutter i området.

Retten finder endvidere som anført ovenfor, at det må tilskrives andelsboligforeningens egne forhold, at dispensationen ikke blev opnået tidligere.

Herefter kan det ikke lastes Ingeniørfirmaet, at der opstod forsinkelse på byggeriet, og at Andelsboligforeningen som følge heraf skal betalte Hovedentreprenøren standsningsomkostninger og dækningsbidrag. Ingeniørfirmaet frifindes derfor for påstandene om friholdelse og betaling af erstatning.

Ingeniørfirmaet har påstået betaling for ekstraarbejder beregnet på baggrund af standsomkostningerne. Da Ingeniørfirmaet hverken har været ansvarlig for eller har kunnet afværge de forhold, der medførte standsningen, skal det af Ingeniørfirmaet udførte arbejde honoreres, hvorfor påstandene tages til følge.

Efter sagens resultat hæves sagsomkostningerne i hovedsagen.

Sagsomkostningerne i adcitationssagen er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af advokatudgift med 250.000 kr. og retsafgift med 8.520 kr. i alt 258.520 kr. Ingeniørfirmaet er momsregistreret.

### THI KENDES FOR RET:

Andelsboligforeningen skal til Hovedentreprenøren betale 373.036,50 kr. med procesrente fra den 3. februar 2020 af 373.036,50 kr.

Ingen af disse parter betaler sagsomkostninger til den anden part.

Ingeniørfirmaet frifindes for Andelsboligforeningen  
påstande.

Andelsboligforeningen skal til Ingeniørfirmaet  
betale 318.026,16 kr. med tillæg af rente 1,5 % pr. påbegyndt måned fra 1. juli  
2020 til betaling sker.

Andelsboligforeningen skal til Ingeniørfirmaet  
betale 24.637,50 kr. med tillæg af rente 1,5 % pr. påbegyndt måned fra 24. juli  
2020 til betaling sker.

Andelsboligforeningen skal til Ingeniørfirmaet  
betale sagsomkostninger med 258.520 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.