Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 16. januar 2023

Sagsnr. 2021-000407 (TS81001-00351)

Sagens parter:

Beboer: beboer

(Herefter benævnt beboeren)

Beliggende: adresse

2200 København N

(lb.nr. Rmm-014/Br-046)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet I/S
(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen ændrer ekspropriationskommissionens afgørelse

Indledende oplysninger

Sagen vedrører spørgsmålet om, hvorvidt beboeren som følge af støj- og vibrationsgener fra togdriften på Metrocityringen er berettiget til erstatning mv. efter gældende praksis vedrørende den naboretlige tålegrænse.

Mandag den 16. januar 2023, ca. kl. 9:30 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved adresse , 2200 København N. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor emeritus, dr.jur. Peter Møgelvang-Hansen, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer vurderingsinspektør Preben Thorvig og cand.jur. Susanne Nielsen samt de kommunalt

udpegede kommissionsmedlemmer ejendomsmægler Tina Ortmann og landinspektør Erling Rørdam.

Som bistand for taksationskommissionen mødte den ledende landinspektør Karsten Willeberg-Nielsen.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 30. maj 2021 fra beboeren.

Grundet en fejl i datoen i en orienterings e-mail fra Taksationssekretariatet mødte beboeren ikke. Efter besigtigelsen fik beboeren flere valgmuligheder for behandling af sagen inklusive muligheden for en ny besigtigelsesdato og udveksling af synspunkter. Beboeren og anlægsmyndigheden valgte begge at få sagen behandlet ud fra de skriftlige indlæg fra materialesamling. Ingen af parterne kom med yderligere kommentarer.

Kommissionen besigtigede lejlighedens opgang, da beboeren er fraflyttet lejligheden. Kommissionen voterede senere i DGI Byen, Copenhagen Conference.

Anlægsmyndigheden var repræsenteret ved projektleder Sidsel Cecilie Hansen, landinspektør Jesper Nielsen, samt enhedschef Mathias Mark Bornæs.

Protokollen blev ført af juridisk sekretær, fuldmægtig, cand.jur. Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann.

Sagens oplysninger

Metroselskabet har, efter åbningen af Cityringen (M3) i september 2019, modtaget en række klager over støj i beboelser, der ligger i nærheden af eller ovenpå tunnelrørene.

I dansk ret findes der ikke vejledninger eller grænseværdier, som tager særligt sigte på støj fra tog i undergrunden.

Metroselskabet har løbende gennemført analyser af forskellige tekniske løsninger med henblik på nedbringelse af støjen. De af Metroselskabet gennemførte anlægstekniske tiltag og analyser har dog ikke med sikkerhed kunnet bidrage til en lydreducerende effekt, uden at det samtidigt ville være nødvendigt med en fuld lukning af Metro Cityringen i en periode på 3-6 måneder. Metroselskabet færdigmeldte anlægget af Cityringen den 26. juni 2020.

Sagen angår en lejelejlighed.

Der er foretaget 2 orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 2 af 22. februar 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 25 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 17:00-18:00. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 37,3 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 43,2 dB(A). Efterfølgende er de målte værdier blevet analyseret med henblik på at finde værdierne for $L_{pA,LF,10min}$. $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 18,8 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 19,6 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 18 af 15. april 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 27 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 17:15-18:15. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 36,4 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 41,8 dB(A). Efterfølgende er de målte værdier blevet analyseret med henblik på at finde værdierne for $L_{pA,LF,10min}$. $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 21,3 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 22,0 dB(A).

Af de 27 sager om støjgener fra metrotog i drift, der er indbragt for taksation, er gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier fra de to støjmålinger i denne sag, blandt de 10 højeste.

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i Ekspropriationskommissionens afgørelse af 18. maj 2021. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

Der er i sagen bl.a. fremlagt følgende materiale:

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 21. april 2021 samt protokoltilførsel den 18. maj 2021, 377. hæfte (Omtryk: boligstatus ændret fra andelsbolig til lejelejlighed)*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollen af 31. maj 2021, 379. hæfte*
- *Klage: E-mail af 30. maj 2021 fra beboer*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet og støjekspert: 12. maj 2020 – 3. marts 2021*
- *Støjrapport nr. 2 af 22. februar 2021*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollen af 8. marts 2021 samt protokoltilførsel den 22. marts 2021, 373. hæfte*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet og støjekspert: 11. marts 2021 – 19. april 2021*
- *Støjrapport nr. 18 af 15. april 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer og kommissariatet: 20. april 2021 – 1. juni 2021*
- *E-mail fra beboer til Taksationssekretariatet vedr. klage over kommissariatet: 1. juni 2021 vedhæftet klage af 30. maj 2021 (se Klage: E-mail af 30. maj 2021 fra beboer s. 10)*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer og kommissariatet: 1. juni 2021*
- *Indlæg fra anlægsmyndigheden: 11. februar 2022 (til brug for aflyste forretningsdag)*
- *E-mail fra Taksationssekretariatet til beboer: 7. marts 2022*
- *E-mail fra anlægsmyndigheden: 12. december 2022*
- *Indlæg fra anlægsmyndigheden: 3. november 2022*
- *E-mail fra beboer af 19. december 2022: indlæg til forretningsdagen*

Materiale vedr. samtlige støjsager:

- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 342. hæfte. Møde 8. januar 2020 vedr. skinnestøj*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 347. hæfte – 9. marts 2020 - Møde vedr. skinnestøj*

- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 350. hæfte - 19. juni 2020 - Møde vedr. skinnestøj*
- *Orienteringsbrev af 17. september 2020 fra Metroselskabet vedr. færdig meddelelse af anlægget med bilag 1-3*
- *Resumé af forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del) af 18. december 2020*
- *Teknisk notat af 19. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Støjrapport af 28. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Orienteringsbrev af 27. november 2020 fra Metroselskabet vedr. valg af sportype med bilag 1-3*
- *Skrivelse af 17. marts 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 15. juni 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 28. maj 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 24. august 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 1. oktober 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 1. november 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 7. januar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 19. januar 2022: Metroselskabets svar til Ekspropriationskommissionen på uddybende spørgsmål*
- *Skrivelse af 4. februar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Indlæg af 11. februar 2022 fra Metroselskabet*

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 18. maj 2021

"Kommissionen har på baggrund af de foreliggende støjrapporter kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et støjniveau, der er lidt højere end det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, hvor kommissionen tidligere har været på besigtigelse for at opleve støjen. Her blev det højest gennemsnitlige støjniveau for alle togpassager i en bolig målt til $L_{pA,max,FAST}$ 34 dB(A) (og for de 5 mest støjende togpassager til $L_{pA,max,FAST}$ 38,6 dB(A)).

Kommissionen har noteret sig, at passagerne under besigtigelsen af boligen generelt set var hørbare. Der var dog flere passager, som kun var svagt hørbare. Det er kommissionens oplevelse, at passagerne af metrotogene generelt set ikke virkede særlig støjende, og at (selv) personbilers passage ude på adresse *virkede mindst ligeså støjede som de mest støjende togpassager. Kommissionen er dog opmærksom på, at der øjensynligt er tale om én af "de bedre metrodage", henset til de foretagne orienterende støjmålinger sammenholdt med målingerne på den under besigtigelsen opsatte lydtryksmåler, og beboerens bemærkninger.*

Kommissionen har konstateret, at beboeren fraflytter lejligheden. Der er tale om en lejelejlighed. Kommissionen har ikke modtaget oplysninger om, at beboeren skulle have lidt et økomimisk tab for perioden fra metroens idriftsættelse (den 29. september 2021) indtil fraflytningen af lejligheden (den 15. maj 2021).

Der kan normalt kun blive tale om godtgørelse for flytteudgifter m.v. i forbindelse med overtagelse af lejligheder, dvs. i tilfælde hvor kommissionen måtte pålægge Metroselskabet at overtage lejligheder ved ekspropriation. Kommissionen finder i øvrigt ikke, at lejligheden er ubeboelig.

Kommissionen finder ikke, at støjen fra metrotogenes passage kan sammenlignes med forholdene under anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen af metrostationerne på Cityringen. Der var tale om anlægsarbejder om aftenen og natten, der var helt usædvanlige, og hvor der som følge heraf var tilvejebragt et særligt regelgrundlag, der gav mulighed for kompensation ("Nabopakkebekendtgørelsen"). Der var tale om anlægsstøj, som efter kommissionens opfattelser er en helt anden type støj end støjen fra passerende metrotog, hvor der i bund og grund er tale om trafikstøj.

Kommissionen skal herefter bemærke, at der ikke ses at være lidt et økonomisk tab. Kommissionen skal desuden bemærke, at for de to støjmålinger (gennemsnitligt set) er gennemsnitsstøjen for de 5 mest støjende metrotogpassager på ca. 42,5 dB(A), hvilket således overstiger den grænseværdi for $L_{pA,max,FAST}$ på 40 dB(A), der fremgår af vejledningen fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, med ca. 2,5 dB(A). Kommissionen skal endvidere bemærke, at støjen kun med få decibel overstiger de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med, og som er omhandlet i undersøgelser af regler for støj fra metrotog i andre lande. Den naboretlige tålegrænse for trafikstøj, herunder støj fra metrotog, midt i en storby som København, kan efter kommissionens opfattelse ikke kun vurderes ud fra vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj, men må vurderes konkret i sammenhæng med bl.a. støjniveau fra omgivelserne i øvrigt. Hertil kommer, at der som ovenfor nævnte ikke ses at være dokumenteret et økonomisk tab, hvilket kommissionen finder er en forudsætning for, at der kan blive tale om erstatning.

Der henvises i øvrigt til de generelle bemærkninger, som kommissionen har anført i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del (kommissionens principbeslutning – som kan findes på www.komoe.dk).

Som kommissionen også har nævnt i principbeslutningen, skal det understreges, at det forhold, at en grænseværdi måtte være overskredet, ikke nødvendigvis betyder, at den naboretlige tålegrænse også er overskredet, men det indgår som et moment i vurderingen sammen med andre momenter, herunder lokaliteten, i dette tilfælde en storby, hvor støjniveauet må forventes at kunne være ganske højt. Det forhold, at støjen er hørbar og nogle gange tydeligt hørbar og generende, er således ikke det samme som, at den naboretlige tålegrænse er overskredet.

Kommissionen finder herefter ikke, at den naboretlige tålegrænse kan anses for overskredet i sagen, og erstatningskravet må afvises.

Kommissionen ønsker at understrege, at afgørelsen i sagen er konkret begrundet. Kommissionen kan ikke på nuværende tidspunkt udelukke, at der i andre sager med tilsvarende (eller højere) støjniveauer vil kunne dokumenteres en overskridelse af den

naboretlige tålegrænse med et så stor ejendomsværditab, at det berettiger til overtagelse af lejligheden eller erstatning. Dette må vurderes konkret i de pågældende sager.

Kommissionen skal afslutningsvis understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den forholdsvise hyppige frekvens af metrotogenes passager, kan virke generende. Kommissionen finder det derfor også vigtigt, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe støjen m.v., og at dette også må være muligt, herunder fra de mest støjende tog. Kommissionen har i den forbindelse noteret sig, at Metroselskabet har igangsat undersøgelser og har udtalt, at man fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel.

Denne afgørelse er truffet i henhold til § 17, jf. § 20 og § 21, i ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 med senere ændringer).”

Parternes påstande og synspunkter

Beboeren påstod ekspropriationskommissionens afgørelse ændret, således at der udbetales en erstatning for overtrædelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra metrotogene samt for flytteomkostninger forbundet med fraflytning af lejligheden grundet støjgener fra metrotogene.

Beboeren har som støtte for påstanden i klage af 30. maj 2021 fremført følgende:

*”**Klage vedr. eksproprinationskommissionens afgørelse vedr. J. nr 832-2-001484***

Hermed klager jeg over eksproprinationskommisionens afgørelse vedr. j. Nr. 832-2-001484 og anmoder om at sagen bliver indbragt til efterkendelse hos taksationskommissionen for Sjælland.

Jeg tager hermed kronologisk stilling til kommissionens afslagsbegrundelse med citater og opsummerer efterfølgende mine klagepunkter.

"Kommissionen overværede under besigtigelsen i boligen et antal togpassager, der efter kommissionens opfattelse gav et rimeligt indtryk af situationen i boligen.(...) ”Under besigtigelsen i boligen blev der i alt registreret passage af 21 metrotog. Der kan have været flere tog_passager under kommissionens besøg, men som ikke er registreret, da togpassagerne ikke med sikkerhed har kunnet identificeres/adskilles fra støj fra gade ejendommen eller lejligheden"

Min kommentar:

Jeg gør opmærksom på, at situationen under kommissionen tilstedeværelse ikke var retvisende for det gennemsnitlige støjniveau fra de passerende metrotog. Kommissionen var under besøget opdelt i to hold hvoraf alle stemmeberettigede medlemmer deltog i det første hold. Varigheden af dette holds besøg var mellem 10 og 12 minutter. Imens dette hold besigtede lejligheden var støjniveauet fra de forbipasserende tog væsentlig lavere end det sædvanligvis gennemsnitligt har været tilfældet. Desuden har metrodriften i tidsrummet ikke været efter den almindelige køreplan, dvs.

metrotogene stået stille i længere perioder under bestigelsen (eller er kørt med stærkt nedsat hastighed). Påstanden, at de stemmeberettigede kommissionsmedlemmer overhørte 21 passerende metrotog er falsk. Det medbragte måleudstyr viste konstant store udsving, fx ved bevægelser fra de tilstedeværende personer. Påstanden om, at der har været flere ikke hørbare passager er ikke korrekt. Det kan bekræftes af FORCE Technologys medarbejder, som har foretaget støjmålingerne i lejligheden, at ALLE passerende metrotog er meget klart hørbare. Derfor kan de længere tidsintervaller uden hørbare tog kun forklare ved at togene har holdt stille eller er kørt med nedsat hastighed. (Se vedhæftede rapporter)

Set bort fra ovenstående så skal støjfænomenet og de psykiske belastninger støjen medfører betragtes som etlangtidsfænomen, og en iagttagelse på 10 -12minutter kan på ingen måde give et retvisende billede af hvorledes langtidseksponeringen, herunder eksponeringen af støjfænomenet i nattetimerne påvirker den menneskelige psyke.

Før kommissionens besøg har jeg anmodet om, at besøget skulle finde sted på et tidspunkt hvor Metroselskabet ikke forinden er blevet informeret om tidspunktet. Efter det første hold, med kommissionens stemmeberettigede medlemmer har forladt lejligheden kørte metrotogene igen i de sædvanlige intervaller og med den sædvanlige hastighed!

Jeg anser det for sandsynligt, at Metroselskabet bevidst har sænket hastigheden eller hold togene stille i perioden under kommissionens besøg. Det kan selvfølgelig hellere ikke udelukkes at togene var uregelmæssigt af andre årsager.

Påstanden om at der eventuelt har været ikke-hørbare tog er uhørt og usagligt. Togene forårsager et støjniveau mellem 35-42 decibel. Dette svarer til støjniveauet fra en moderne opvaskemaskine og overstiger lyddæmpningen fra sædvanlige ørepropper.

"Det er kommissionens oplevelse, at passagerne af metrotogene generelt set ikke virkede særlig støjende, og at (selv) personbilers passage ude på adresse *virkede mindst ligeså støjede som de mest støjende togpassager. Kommissionen er dog opmærksom på, at der øjensynligt er tale om én af "de bedre metrodage", henset til de foretagne orienterende støjmålinger sammen holdt med målingerne på den under besigtigelsen opsatte lydtryksmåler, og beboerens bemærkninger"*

Min kommentar:

Jeg gør opmærksom på, at denne vurdering er fuldstændig subjektivt og som tidligere nævnt tages der ikke hensyn til fænomenets kontinuitet (togene kører konstant også om natten). Der tages helelre ej hensyn til støjens særlige karakter. Taget i betragtning af støjfænomænets enorme stressende og sundhedsskadelige karakter er kommissionen kommentar utrolig uhørt og usagligt! Støjfænomænet kan ikke sammenlignes med overvejende luftbåren støj fra trafikken, da denne adskiller sig i sin karakteristik. Støjen fra metrotogene er strukturbåren og består af yderst ubehagelige frekvenser! Desuden bemærkes det, at flere af kommissionens medlemmer var af en

fremskreden alder og det er tvivlsomt om disse medlemmer er i besiddelse af normal høreevne.

"Kommissionen har konstateret, at beboeren har solgt lejligheden (andelsbolig) og ikke har rejst krav om erstatning for ejendomsværditab. Kommissionen må herefter formode, at lejligheden er "solgt til prisen". Kommissionen har heller ikke modtaget oplysninger om, at beboeren i øvrigt skulle have lidt et økomimisk tab for perioden fra metroens idriftsættelse (den 29. september 2021) indtil fraflytningen af lejligheden (den 15. maj 2021)"

Min kommentar: *Ovenstående er absolut ukorrekt. På intet tidspunkt har jeg informeret kommissionen om, at jeg har solgt lejligheden eller at der var tale om en andelsbolig.*
Jeg har udelukkende oplyst kommissionen om, at jeg er fraflyttet lejligheden, da jeg ikke kunne leve med den konstante støjbelastning fra metrotogene. Der er tale om en lejebolig. Jeg har lidt økonomisk tab da jeg i et længere tidsrum skal betale to huslejer, har omkostninger ri forbindelse med istandsættelsen af den gamle lejlighed. Derudover har jeg haft omkostninger i forbindelse med selve flytningen.

Generel Kommentar:

Jeg må konstatere, at afgørelsen er blevet truffet uden inddragelse af ekspertise, fx en vurdering af sundhedsfaglige eksperter. Jeg har anmodet kommissionen om, at der bliver indhentet vurderinger fra sundhedsfaglige eksperter. Kommissionen (Sine Kjeldsen) har afvist denne anmodning med en påstand om, at kommissionen besøg i lejligheden er tilstrækkeligt. Samtidig må jeg konstatere, at ingen af kommissionens medlemmer har en faglig baggrund der giver dem ekspertise til at træffe afgørelsen.

Desuden vil jeg påstå, at der består et habilitetsproblem, da kommissionen har afholdt en række møder hvor repræsentanter fra ejerkredsen (Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune) samt repræsentanter fra Metroselskabet har været til stede under båder møderne og afstemninger. Dette skaber i høj grad en bias til fordel for Metroselskabet.

Jeg gør opmærksom på, at der er gået over et år fra det tidspunkter hvor jeg har indsendt min klage og til der er blevet truffet en afgørelse. Adskillige gange har kommissionen udskudt afgørelsen pga. udmeldinger fra Metroselskaber om at disse arbejder på at forbedre støjsituationen. Metroselskabet har dog på intet tidspunkt formået at nedsætte støjgenerne og disse er endda blevet værre over tid. Det er derfor min opfattelse at kommissionen har taget mere hensyn til Metroselskabets udmeldinger, end til de klagende borgere. Jeg finder en sagsbehandlingstid på over et år urimeligt!

Jeg klager hermed over følgende:

1. Situationen var ikke retvisende under Kommissionens besøg, da togene i længere perioder end sædvanligt holdt stille og støjniveauet fra de passerende tog på tidspunktet var lavere end normalt.

2. Besøgets varighed på ca. 10-12 minutter. En så kort iagttagelse af støjfænomænet kan ikke give et retvisende billede af et støjfænomæne som er tilstede 24 timer i døgnet.

3. Metroselskabet har været informeret om det præcise besøgstidspunkt og havde dermed mulighed for at manipulere situationen (fx ved at regulere togenes hastighed).

4. Der er ikke taget hensyn til støjfænomænets særlige karakter, der adskiller sig fra andre former for bystøj. (der er tale om lavfrekvent strukturbåren støj fra undergrunden)

5. Der tages ikke hensyn til støjfænomænets kontinuitet. Som beboer var jeg udsat for støjen 24 timer i døgnet, også om natten. Støjen gik i høj grad ud over min livskvalitet, mit helbred og min nattesøvn.

6. Manglende inddragelse af faglig ekspertise såsom sundhedsfaglige eksperter, der vurderer støjfænomænet og dets sundhedsmæssige konsekvenser.

7. Kommissionens manglende habilitet og neutralitet, da tilstedeværelsen af repræsentanter fra ejerkredsen og Metroselskabet under såvel møder og afstemninger skaber en bias til fordel for metroselskabet.

8. Støjfænomænet overstiger MIljøstyrelsens de vejledende grænseværdier .

9. Støjfænomænet overstiger juridisk bindende grænseværdier for Metrostøj i alle andre Europæiske lande. Fx Norge, Sverige, Storbritannien og tyske delstater (Fx Berlin og Nordrhein-Westfalen). Grænseværdierne for nattetimerne i Berlin oversteget med over 17 decibel!

Mine krav: Jeg krævet at blive kompenseret for at være udsat for en belastende og sundhedsskadelig konstante støjbelsatning..

Jeg kræver at blive kompenseret med 3.800 Danske kroner for hver måned jeg har levet med metrostøjen samt 25.000 kroner for flytningen (arbejdsbyrde, dobbelt husleje, omkostninger i forbindelse med flytningen, omkostninger for istandsættelsesarbejde)

Såfremt sagen ikke bliver genoptaget af en ny kommission, vil jeg klage via de almindelige domstole og indsende en klage over kommissionen til Folketingets Ombudsmand."

Ekspropriationskommissionen har ved protokoltilførsel den 18. maj 2021, 377. hæfte, med omtryk ændret boligstatus fra andelsbolig til lejelejlighed.

Beboeren har ydermere fremført i indlæg af 19. december 2022 følgende:

"Jeg ønsker at holde fast i de tidligere ytrede klagepunkter samt krav.

Med fare for, at disse indholder gentagelser har jeg følgende tilføjelser:

1. Jeg vil påklage, at Metroselskabet er bevidst om det nøjagtige tidspunkt af boligens besigtelse. Metroselskabet har dermed mulighed for at regulere metrotogenes hastighed i det pågældende tidspunkt og den tilhørende strækning.

2. Jeg vil gøre opmærksom på at en stor del af kommissionens medlemmer var af en meget fremtræden alder. Det er en objektiv kendsgerning, at menneskets høreævne aftager i en høj alder. Dermed er disse medlemmers stemme ikke valide, med mindre disse kan fremvise en lægeattest, der dokumenterer en normal høreævne.

3. MIljøstyrelsen har i orienteringen nr. 9/1997 link: https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1997/87-7810-830-6/pdf/87-7810-830-6.pdf
anbefalet grænseværdier for lavfrekvent støj i private boliger på 20 decibel i dagtimerne og 25 decibel om natten.

Disse værdier er langt overskreddet i min tidligere bolig. Det er en objektiv kendsgerning, at støjen forarsaget af metrotogene kan karakteriseres som lavfrekvent strukturbåren støj.

Alligevel vælger Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltningen at tillade Metroselskabet at rette sig efter Miljøstyrelsens grænseværdier for industristøj. Jeg beskylder Miljøstyrelsen, Teknik-og Miljøforvaltningen og Metroselskabet for at have truffet dette valg fordi man bevidst ville forhindre, at støjramte borgere kan modtage erstatning. Det er nemlig i parternes interesse at forhindre, at enkelte borgere får medhold i deres klager, da man ikke er interesseret i enkeltsager, der kan skabe præcedens i forhold til andre klagesager.

Jeg gør opmærksom på at der er tale om et habilitetsproblem, idet de regulerende myndigheder (Miljøstyrelsen og Teknik- og Miljøforvaltningen) samtidig repræsenterer Metroselskabets ejerkreds.

Af denne årsag er det særlig vigtigt at inddrage faglig ekspertise i vurderingen af klagesagerne og i forbindelse med valg af grænsestøjværdier.

4. Jeg vil i forlængelse af ovenstående klage over, at man ikke har indrraget sundhedsfaglig ekspertise i forhold til at vurdere støjbelastningens sundhedsskadelige virkning over et længere tidsrum.

5. Jeg vil gøre opmærksom på at grænsestøjværdierne for støj forårsaget af metrotog i private hjem er overskredet i forhold til samtlige ladge som Danmark normalt sammenligner sig med. Dette er fx tilfældet i Storbritannien, Norge, Sverige og alle tyske delstater som har en lovgivning på dette område (fx Berlin og Nordrhein- Wesphalen).

Kommisionen har valgt at ignorere dette faktum."

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har som støtte for påstanden i indlæg af 3. november 2022 bl.a. fremført følgende:

"Metroselskabet kan konstatere, at der er beboere, som er generet af den lavfrekvente støj fra Cityringen. Det er beklageligt, og Metroselskabet vil som nævnt fortsat forsøge at begrænse generne.

Den naboretlige tålegrænse
Metroselskabet har anlagt en metro, der er inden for rammerne af VVM'en og som overholder de af Miljøstyrelsen fastsatte vejledende grænseværdier, med få undtagelser i de foretagne målinger. Ekspropriationskommissionen har i alle sagerne vurderet, at de gener, som nogle naboer oplever fra metroen i drift, ikke overskrider det, der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling og den naboretlige tålegrænse er således ikke overskredet.

Metroselskabet noterer sig, at Ekspropriationskommissionen vurderer, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet, og kan tilslutte sig Ekspropriationskommissionens synspunkter, jf. ovenfor. Metroselskabet mener således, at kendelserne, der som nævnt er enstemmige og baseret på en meget grundig sagsbehandling, skal stadfæstes af Taksationskommissionen.

Betragtninger om ejendomsværditab m.v.
Selvom den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet i nogen af sagerne, gjorde Ekspropriationskommissionen sig overvejelser om et eventuelt ejendomsværditab m.v., og Metroselskabet hæfter sig navnlig ved følgende udtalelse:

"Når og hvis der viser sig sager, hvor kommissionen vurderer, at der er tale om overskridelse af den naboretlige tålegrænse, vil det indgå i kommissionens overvejelser vedrørende erstatningsfastsættelsen, om der skal ske fradrag i/bortfald af erstatningen grundet de fordele, som anlægget af metroen har medført for ejendommen/boligen. Undersøgelser har vist, at etableringen af en metro er en så væsentlig transportmæssig forbedring, at priserne stiger for ejendomme beliggende inden for flere hundrede meters afstand fra metrostationerne."

Metroselskabet er enig i overvejelserne. Hvis Taksationskommissionen mod forventning vurderer, at den naboretlige tålegrænse i disse sager er overskredet, gør Metroselskabet således gældende, at en eventuel erstatning på naboretligt grundlag skal relatere sig til forringelsen af lejlighedens handelsværdi. Metroselskabet er her enig i Ekspropriationskommissionens vurdering af, at boligen ikke er blevet påført et samlet økonomisk tab som følge af anlægget af Cityringen grundet den væsentlige transportmæssige forbedring.

Efter Metroselskabets opfattelse kræver det særlig hjemmel at udbetale erstatning på naboretligt grundlag til en beboer, der ikke ejer lejligheden, men er lejer eller andelshaver, idet disse beboere ikke påføres et økonomisk tab.

Det skal nævnes, at kompensationen som følge af støjgenerne forbundet med metrobyggeriet kunne udbetales til beboerne (ikke ejerne), fordi der netop var tilvejebragt særlig hjemmel i cityringloven og nabopakkebekendtgørelsen.

Afslutning
Som nævnt er det beklageligt, at der er beboere, som er generet af den lavfrekvente støj fra Cityringen, og Metroselskabet vil som nævnt fortsætte med det øgede vedligehold for at begrænse generne."

Udsættelse af sagens afgørelse

Under voteringen besluttede taksationskommissionen at udsætte sagens fortsatte behandling på eventuelle yderligere oplysninger, der måtte fremkomme under den senere behandling af andre lignende sager, der var berammet til behandling primo marts 2023.

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Denne sag angår spørgsmålet om, hvorvidt beboeren har krav på erstatning som følge af støjgener forbundet med driften af Cityringen. I mangel af regler, der tager særlig sigte på sådanne støjgener, må spørgsmålet afgøres efter de almindelige naboretlige regler. Efter disse er det afgørende, om støjgenerne overstiger, hvad beboeren med rimelighed må påregne som led i den almindelige samfundsudvikling det pågældende sted (den naboretlige tålegrænse). Fastlæggelsen heraf beror på en konkret vurdering af navnlig støjgenernes karakter og omfang, områdets karakter samt beboelsens beliggenhed.

Vurderingen af støjgener i konkrete sager involverer en række forskellige faktorer. I sager som den foreliggende bør der bl.a. lægges vægt på støjmålinger baseret på Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder, idet der (endnu) ikke foreligger tilsvarende vejledende retningslinjer for støjgener som følge af metrodrift. I vejledningen fra 1984 er grænseværdien for bygningstransmitteret støj målt indendørs som $L_{pA,max,fast}$ sat til 40 dB(A) (i timerne 22-07). Af vejledningens generelle bemærkninger (afsnit 2.2.1) fremgår bl.a.:

"Overholdes de vejledende grænseværdier, skulle borgerne være sikre på, at de ikke udsættes for støj, der er urimelig. Det bør i denne forbindelse haves i erindring, at nogle mennesker er meget støjrobuste, mens andre er meget støjfølsomme. De nævnte grænseværdier er sat så lavt, at 85-90 % af naboer til virksomheden finder, at støj svarende til grænseværdierne, ikke medfører ulemper af nævneværdigt omfang."

I Danmarks nabolande er de fastsatte grænseværdier for metrostøj målt som $L_{pA,max,fast}$ 32 dB(A) (Norge), 35 dB(A) (Tyskland), og 35/40 dB(A) (Storbritannien, ved projektering / for eksisterende anlæg).

For så vidt angår lavfrekvent støj i boliger er grænseværdien for $L_{pA,LF}$ i Miljøstyrelsens Orientering nr. 9/1997 om lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø sat til 20 dB(A) (i timerne 18-07). Denne støjgrænse fremgår af VVM-redegørelse og miljørapport fra 2008 for etablering af Metro Cityringen (s. 202), jf. også udskrift af ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokol, 365. hæfte (generel del, s. 10-11).

Taksationskommissionens kompetence fremgår navnlig af ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, hvor det bl.a. er anført, at ekspropriationskommissionens kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for taksationskommissionen. Efterprøvelse af ekspropriationskommissionens kendelse indebærer, at taksationskommissionen skal foretage en ny vurdering af sagen på det samme materielle grundlag, der forelå på tidspunktet for ekspropriationskommissionens afgørelse. Når taksationskommissionen har været på besigtigelse i denne sag, var det derfor ikke med henblik på at fastslå et bestemt støjbillede, der kunne lægges til grund for afgørelsen i denne sag, men alene for at give kommissionens medlemmer et indtryk af problemets karakter samt give sagens parter mulighed for at fremkomme med yderligere bemærkninger til sagen. Støjrapporterne af 22. februar 2021 og 15. april 2021, der er udarbejdet i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling af sagen, ligger således også til grund for taksationskommissionens behandling af sagen.

Taksationskommissionen er opmærksom på, at de faktiske støjmålinger kan være behæftet med usikkerhed, og som anført af parterne og af Metroselskabet i en række lignende sager, at støjbilledet på den enkelte lokalitet på forskellige tidspunkter kan variere som følge af bl.a. forhold, der i et vist omfang endnu ikke er fuldt klarlagt. Taksationskommissionen finder imidlertid ikke, at de nævnte usikkerhedsmomenter, sammenholdt med de øvrige omstændigheder i sagen, giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporterne af 22. februar 2021 og 15. april 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at disse støjrapporter giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Der er i sagen foretaget to orienterende støjmålinger (nr. 2 af 22. februar 2021 og nr. 18 af 15. april 2021), som er nærmere omtalt ovenfor. Det fremgår heraf, at den registrerede gennemsnitlige støj fra de 5 mest støjende passager ($L_{pA,max,FAST)}$ i de to målinger blev målt til henholdsvis 43,2 dB(A) og 41,8 dB(A), og at den lavfrekvente støj $L_{pA,LF,10min}$ i måling nr. 18 blev efterfølgende beregnet til 21,3 dB(A) og 22,0 dB(A) for henholdsvis 5 og 7 passager.

Begge målinger viser overskridelser af de vejledende grænseværdier, der er på henholdsvis 40 dB(A) og 20 dB(A). De forskellige resultater i de to målinger kan have sammenhæng med, at det er lykkedes at reducere støjniveauet og/eller det forhold, at nogle metrotog kan høres mere end andre. Metrotogenes støjbillede kan således som nævnt variere på den enkelte lokalitet på forskellige tidspunkter som følge af bl.a. forhold, der i et vist omfang endnu ikke er fuldt klarlagt.

Under taksationskommissionens besigtigelse den 16. januar 2023 i opgangen var flere togpassager tydeligt hørbare.

Taksationskommissionen er enig med ekspropriationskommissionen i, at beboere i en moderne storby må påregne betydelige støjgener som følge af samfundsudviklingen. I den foreliggende sammenhæng må man imidlertid også være opmærksom på, at der allerede er taget hensyn til dette synspunkt, i og med at Miljøstyrelsens vejledning fastsætter grænseværdien for $L_{pA,max,FAST)}$ til 40 dB(A), som ligger i den høje ende sammenlignet med, hvad der gælder i nabolande.

Ud fra en samlet vurdering af resultaterne af de orienterende målinger, de under besigtigelsen konstaterede tydeligt hørbare passager og det forhold, at der er tale om hyppige togpassager, også om natten, samt boligens beliggenhed i et almindeligt beboelseskvarter, finder taksationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, og at beboeren derfor er berettiget til erstatning for støjgener, der ligger ud over tålegrænsen.

Beboeren, der var lejer, fraflyttede lejligheden i maj 2021. Ud fra en konkret vurdering af oplysningerne i sagen lægger taksationskommissionen til grund, at fraflytningen var en følge af støjgenerne.

Taksationskommissionens kendelse af 22. marts 2013, j.nr. Ta I 8/13 (gengivet i Miljøretlige Afgørelser og Domme 2013 s.156) angik erstatningsansvar efter de almindelige naboretlige regler for midlertidige støjgener som følge af metrobyggeri. Kendelsen fastslog, at den naboretlige tålegrænse var overskredet, og at ejeren af den pågældende ejerlejlighed under de foreliggende omstændigheder var berettiget til erstatning for omkostningerne ved tilvejebringelse af midlertidige alternative opholdsrum med henblik på afværgelse af generne.

Efter almindelige erstatningsretlige principper er også indehavere af en begrænset ret over en fast ejendom, herunder lejere, alt andet lige erstatningsberettiget på lige fod med ejeren. Dette må efter Taksationskommissionens opfattelse antages at gælde også for erstatning baseret på naboretlige grundsætninger.

Taksationskommissionen finder herefter, at beboerens (lejerens) erstatningskrav kan opgøres til et krav på dækning af de omkostninger, han har haft til foranstaltninger, der har afværget generne.

Ved fastsættelse af erstatning for støjgener, der ligger ud over den naboretlige tålegrænse er der efter taksationskommissionens opfattelse ikke grundlag for at foretage fradrag i erstatningsbeløbet for de generelle fordele, der for beboeren er forbundet med metroens drift.

I det foreliggende tilfælde, hvor beboeren har afværget støjgenerne ved permanent at fraflytte lejligheden, findes beboeren at have krav på erstatning for rimelige flytteomkostninger samt støjgener inden flytningen. Taksationskommissionen fastsætter skønsmæssigt erstatningsbeløbet til 25.000 kr.

Konklusion

Anlægsmyndigheden pålægges at betale 25.000 kr. til beboeren i erstatning for støj- og vibrationsgener som følge af driften af Metro Cityringen.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 20, jf. § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer).

Peter Møgelvang-Hansen

Preben Thorvig

Susanne Nielsen

Erling Rørdam

Tina Ortmann

/Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Klagevejledning

Den af taksationskommissionen afsagte kendelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Er en part utilfreds med taksationskommissionens ansættelse af erstatning, kan sagen mod modparten indbringes for de almindelige domstole. Opmærksomheden henledes på, at sag om erstatning ifølge § 26, stk. 1, 2. pkt., i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer), skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.

Viborg, den 18. juni 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

