Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 6. marts 2023

Sagsnr. 2022-049663

Sagens parter:

Beboer: beboer1
(herefter benævnt beboeren)
Beliggende: adresse1 .
2100 København Ø
(Lb.nr. Php-007/Br007)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet
(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen stadfæster ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

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

Mandag den 6. marts 2023, ca. kl. 10:05 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på adresse1 ., 2100 København Ø. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor, dr.jur. Thomas Riis, 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 28. december 2021 af beboeren.

Kommissionen besigtigede lejligheden. Efterfølgende fremsatte parterne deres synspunkter på adressen. Kommissionen voterede senere i DGI Byen, Copenhagen Conference.

På dagen mødte beboeren.

Anlægsmyndigheden var repræsenteret ved projektleder Sidsel Cecilie Hansen og landinspektør Jesper Nielsen.

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, som ligger i nærheden af eller oven på 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 flere 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.

Der blev foretaget to orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 21 af 21. april 2021 udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 26 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 10:30 – 11:30. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 36,5 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 42,0 dB(A). Efterfølgende er de målte værdier blevet analyseret med henblik på at beregne gennemsnittet for lavfrekvent støj i 10 minutter ($L_{pA,LF,10min)}$, der for de 5 mest støjende togpassager var 17,2 dB(A) og for de 7 mest støjende togpassager var 18,2 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 51 af 25. august 2021, udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 30 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 9:15 - 10:15. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 33,5 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 39,3 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 14,7 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager var 15,2 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 på 42,0 dB(A) fra støjmåling nr. 21 i

denne sag, blandt de 10 højeste. Støjmåling nr. 51, der er foretaget ca. 4 måneder efter støjmåling nr. 21, er derimod ikke blandt de højeste.

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens afgørelse af 30. november 2021. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 16., 28. september og 7. oktober samt protokoltilførsel den 30. november 2021, 384. hæfte*
- *Klage: E-mail fra beboeren af 28. december 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren og kommissariatet: 12. april 2021 – 18. maj 2021*
- *Støjrapport nr. 21 af 21. april 2021*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens af 31. maj 2021 samt protokoltilførsel den 18. juni 2021, 380. hæfte*
- *E-mailkorrespondance fra kommissariatet til beboeren: 31. august 2021 og 2. september 2021*
- *Støjrapport nr. 51 af 25. august 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren og kommissariatet: 5. oktober 2021 – 3. januar 2022*
- *Metroselskabets indlæg til taksationskommissionen: 3. november 2022*
- *Metroselskabets supplerende indlæg til taksationskommissionen: 14. marts 2023*

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*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del) af 15. 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 30. november 2021:

"Kommissionen m.fl. overværede ved besigtigelsen i boligen samlet set registreret passage af 19 metrotog. Kommissionen har noteret sig, at passagerne generelt set var hørbare.

Den af kommissionens støjekspert medbragte lydtrykmåler viste under besigtigelsen en maksimumsstøj $L_{pA,max,FAST}$, der i gennemsnit var på ca. 35 dB(A) - og for de 5 mest støjende togpassager, $L_{pA,max,FAST}$ ca. 39 dB(A). Det skal understreges, at der er tale om en meget usikker måling.

Kommissionen har på baggrund af den seneste støjrapport nr. 51 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et lavere støjniveau end ved den første støjmåling. Den seneste støjmåling viser således et støjniveau, der ligger på niveau med det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, hvor der ikke blev tildelt erstatning. Her blev det højest gennemsnitlige støjniveau for alle togpassager i en bolig målt til $L_{pA,max,FAST}$ 34,0 dB(A) (og for de 5 mest støjende togpassager til $L_{pA,max,FAST}$ 38,6 dB(A)), og for gennemsnittet af lavfrekvent støj målt over 10 minutter $L_{pA,max,FAST}$ 19,5 dB(A) for de 7 mest støjende togpassager.

Kommissionen har noteret sig, at gennemsnitsstøjen ved alle de målte metrotogspassager ved den seneste orienterende støj måling (2. støj måling) enten ikke overstiger eller kun med få decibel overstiger de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med. Gennemsnitsstøjen for de 5 mest støjende metrotogpassager overstiger ved den seneste orienterende støjmåling ikke grænseværdierne for $L_{pA,max,FAST}$ i vejledningen fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, hvor grænseværdien er på 40 dB(A). Der henvises endvidere til, at gennemsnittet af den lavfrekvente støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ ikke overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997.

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.

Det er kommissionens opfattelse, at der med det anførte fra Metroselskabet vedrørende reduktionen af hjulafdrejningsfrekvens/hjulvedligehold er fundet hovedårsagen til den stigning i støj- og vibrationsniveauet, som skete i efteråret 2020, vinteren og foråret 2021, og Metroselskabet har både ved den skriftlige naboorientering og under besigtigelsen anført, at hjulafdrejningsfrekvens/hjulvedligehold ikke vil blive reduceret igen.

Med hensyn til det af beboeren anførte om, at støjen er mere tydelig om aftenen og natten, må kommissionen henholde sig til, at det er de samme tog, der kører efter samme kørselsmønster dag, aften og nat, idet de mest støjende tog dog udtages af driften om aftenen og natten. Kommissionen kan dog godt forstå, hvis støjen hen på aftenen og om natten føles højere, fordi der er mere stille i byen. Endvidere kan støjen fra togenes passage måske høres i lidt længere tid hen på aftenen og om natten, fordi den svageste del af støjen, der ligger i begyndelsen af passagen og i slutningen af passagen, på dette tidspunkt ikke så let overdøves af baggrundsstøj som om dagen. Kommissionen skal samtidig bemærke, at det har være muligt at høre metrotogspassagerne under kommissionens besigtigelse, og kommissionen godt kan sætte sig ind i, at støjen kan virke mere generende om aftenen og natten, også uden at kommissionen tager på besigtigelse på disse tidspunkter.

Kommissionen finder, at den naboretlige tålegrænse ikke kan anses for overskredet i sagen, hvorefter der ikke bliver tale om overtagelse af boligen eller erstatning grundet støj- og vibrations gener fra metrotogenes passager. Kommissionen finder, at støjgenerne m.v. ikke medfører en så betydelig forringelse af boligens ejendomsværdi/brugsværdi, at der er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Det hører også med i den samlede betragtning, at Metrocityringen samtidig indebærer en stor transportmæssig fordel. Ud fra naboretlige principper skal man tåle det, der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling, herunder på trafikområdet. I vurderingen skal således særligt indgå, hvad der må forventes af ulemper på den pågældende lokalitet, dvs. at det har betydning, hvor boligen er beliggende, herunder om den ligger i det åbne land eller i en storby som København. Heri ligger også, at man nødvendigvis må være indstillet på bymæssige forandringer og ændringer i trafikmønsteret, og at der kan være støjgener m.v. fra omgivelserne af den ene eller anden art. Kommissionen finder således ud fra en konkret rimelighedsvurdering, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet i sagen, herunder ud fra ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med boligens karakter og beliggenhed samt områdets karakter. Kommissionen finder samlet set, at ulemperne ikke overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet på dette sted. Som ovenfor nævnt er det påregneligt, at der i en hovedstad etableres nye transportforbindelser, herunder metro.

Der henvises i øvrigt til kommissionens generelle bemærkninger i protokollen for mødet den 7. oktober 2021 og til de generelle bemærkninger, som kommissionen har anført i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del (kommissionens principbeslutning - som kan findes på www.komoe.dk).

Kommissionen skal dog afslutningsvis understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den forholdsvise hyppige frekvens af metrotogenes passager, kan virke generende for de pågældende beboere. Kommissionen opfordrer derfor også Metroselskabet til at søge at nedbringe støjen yderligere. Kommissionen har i den forbindelse noteret sig, at Metroselskabet har udtalt, at Metroselskabet fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel, og at arbejdet hermed ikke stopper med kommissionens færdigbehandling af de indgivne klagesager.

Denne afgørelse er truffet i henhold til § 17, jf. § 20, § 21, i ekspropriationsproceslovven (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 overskridelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra metrotogene.

Beboeren har som støtte for påstanden i klage af 28. december 2021 bl.a. fremført følgende:

”Det er ikke acceptabet, at jeg skal bo og leve med voldsom støj fra en metro, der på virker min livskvalitet døgnet rundt, -hvilket jeg var ganske uforberedt på.

Det er ikke rimeligt at jeg må acceptere at min bolig mister værdi pga af tydelig støj fra nærliggende metro. Jeg er uheldig, at lejligheden ligger lige over metroens spor. Andre boliger i samme ejendom stiger muligvis i værdi, p.ga. metro i nærområdet, men de er så heldige ikke at blive generet af støjen, fordi de bor højere oppe over metroen.

Der er i den grad forskel på at have en lejlighed tæt på en metro, der ikke kan høres og en lejlighed beliggende lige over metroens spor, der larmer døgnet rundt.

De støjmålinger, der er fortaget i min lejlighed ligger meget tæt på den naboretslige tålegrænse for støj, -jeg mener derfor ikke at 2 – 3 målinger i dagtimerne i min lejlighed er fyldestgørende for vurderingen i min sag.”

Under taksationskommissionens besigtigelse af boligen den 6. marts 2023 forklarede beboeren, at denne købte andelslejligheden i 2018, før driften af Cityringen var påbegyndt, og dermed før støjgenerne begyndte. Andelsboligens nærhed til metroen er værdiløs for beboeren grundet den høje støjgene. Beboeren anførte, at det er muligt at isolere støjen fra vejtrafikken væk, men at metrostøjen er blivende. Det er en stor gene for beboeren, at støjen fra togenes passage permanent er i andelslejligheden. Især om aftenen i soveværelset kan det være slemt. Beboeren sluttede med at påpege, at støjen er en daglig gene i beboerens hjemmebase, som ikke kan forbedres.

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

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

"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."

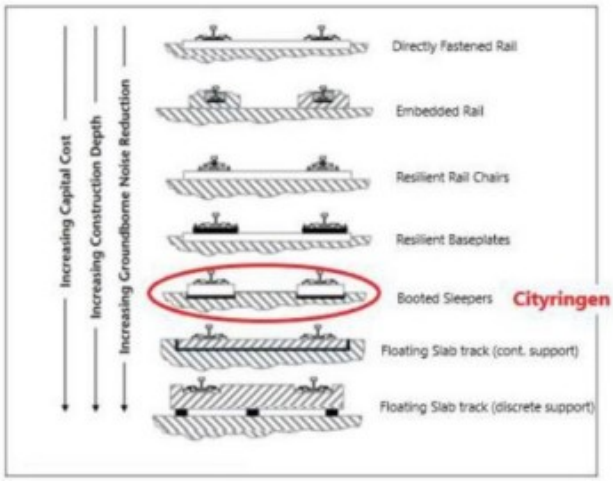
Metroselskabet er enig i overvejelserne. Hvis Taksationskommissionen mod forventning vurderer, at den naboretlige tålegrænse i disse sager er overskredet, gør Metroselskabet således gældende, at en eventuel erstatning på naboretligt grundlag skal relatere sig til forringelsen af lejlighedens handelsværdi. 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."

Anlægsmyndigheden har yderligere som støtte for påstanden i supplerende indlæg af 14. marts 2023 bl.a. fremført følgende:

"Sporsystemet
En nabo nævnte, at sporsystemet som M3 Cityringen er bygget med, er den 3. bedste løsning, og dermed også, at der findes bedre sporsystemer end den anvendte. Der blev her henvist til rapport fra rådgivningsvirksomheden Rambøll udarbejdet for Metroselskabet, hvor nedenstående figur er fra (Fælles Materialesamling, side 47). Her fremhæves den løsning, der er anvendt ved M3 Cityringen med rød cirkel, og løsningen er 3. nederst, hvorfor Metroselskabet antager, at det tolkes som den 3. bedste løsning.



Figur 1: Sammenhæng mellem anlægsomkostninger, størrelse på konstruktionen og evne til at dæmpe støj og vibrationer.

Ved projektering af et anlæg som M3 Cityringen vil der altid være andre løsninger end de valgte. Nogle valg vil være de bedste i én sammenhæng, men ikke i en anden. Metroselskabet har til formål at binde København sammen med bæredygtig transport. Det er vores vigtigste kerneopgave. Det betyder, at vi skal sikre, at passagererne oplever en moderne, stabil og tilgængelig metro. Samtidig skal vi leve op til vores forpligtelse som ansvarlig bygherre, så vi sikrer, at vi anlægger og driver Metroen hensynsfuldt i forhold til både vores omgivelser og miljøet. I alle valg har Metroselskabet, som et offentligt ejet selskab, udover hensynet til naboer m.v. også en forpligtelse til at tage hensyn til en optimal anvendelse af anlægsbudgettet.

Øget hjul- og skinnevedligehold
Som Metroselskabet har beskrevet i indlæg i februar og november 2022, så ved vi, at øget vedligehold af skinner og hjul, har en positiv effekt på støjgenen hos naboerne. Der blev derfor i 2021/-22 indgået en aftale med driftsoperatøren om at fortsætte med øget hjulvedligehold, overvågning af vibrationsniveauer og efterfølgende distribuering af tog.

I september og oktober 2022 var der en stigning i vibrationsniveauerne målt i tunnelerne. Driftsoperatøren oplyste, at hjulafdrejningsmaskinen var ude af drift pga. en defekt i september, således at det ikke var muligt at vedligeholde hjulene som normalt. Desværre var hjulafdrejningsmaskinen ligeledes ude af drift i en periode i januar 2023. Begge hændelser er beklagelige. Metroselskabet har sammen med driftsoperatøren fokus på, at det undgås i fremtiden. Desværre vil der af og til være udstyr, som fejler eller går i stykker, og som derfor ikke kan bruges, før det er blevet repareret.

Ved øget hjul- og skinnevedligehold opstår behovet for udskiftning af begge dele hurtigere end oprindelig planlagt ved åbningen af M3 Cityringen. Dette er Metroselskabet og driftsoperatøren opmærksom på, og noget som planlægges i samarbejde.
Som det også blev drøftet hos en nabo d. 7. marts 2023, er der en række tog i øjeblikket der har for tynde hjulringe til at få foretaget hjulafdrejning, selvom de efter en vibrationsmæssig vurdering er klar til det. Hver gang en hjulring afdrejes, høvles en

del af ringen. Da disse tog kan være årsag til en øget støjgene hos naboerne, har Metroselskabet sammen med driftsoperatøren, fokus på at sikre, at hjulringe udskiftes med henblik på at forebygge støj.
Det bemærkes, at afdrejning af hjul og udskiftning af hjulringe er almindelig praksis i forbindelse med vedligehold af metrotog.

Som en nabo d. 7. marts 2023 nævnte, og som det fremgår af Metroselskabets indlæg af 3. november 2022, blev der i efteråret 2022 skiftet skinner på en strækning nord for Trianglen. Udskiftningen af skinner på denne strækning havde til formål at føre skinnerne tilbage til den oprindelige udformning, efter at en test af en anden skinnelægning blev gennemført i 2021, desværre uden positiv effekt. Udskiftning af skinner fremover på M3 Cityringen vil fremover være en del af det almindelige løbende vedligehold. Skinneslibning umiddelbart efter skinneudskiftning planlægges, så vidt muligt.

[…]

Hvad mener Metroselskabet?
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.

Afslutning
Metroselskabet har forståelse for, 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. Som redegjort herfor i ovennævnte, er begrænsning af generne en opgave, som Metroselskabet tager alvorligt og har indrettet drift og vedligehold herefter.

Metroselskabet er enig med Ekspropriationskommissionen i deres vurdering af sagerne og mener, at Ekspropriationskommissionens kendelser skal stadfæstes af Taksationskommissionen."

Anlægsmyndighedens repræsentant bekræftede på besigtigelsen, at der er forskel på støjen fra de individuelle metrotog. Nogle metrotog kan dermed høres mere end an-

dre. Repræsentanten forklarede, at alle metrotog er blevet gennemgået for at klarlægge grunden til støjforskellen, herunder om forskellen ligger i de forskellige leveringer af metrotogene. Det er endnu ikke lykkes anlægsmyndigheden fuldt ud at klarlægge støjforskellen fra de enkelte metrotog.

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte, at støjen fra metrotogenes passage kom bag på anlægsmyndigheden, samt at nogle beboere kan føle sig generet af lydene fra metrotogene. Anlægsmyndighedens repræsentant fastholdt dog, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet.

Slutteligt fremhævede anlægsmyndighedens repræsentant, at anlægsmyndigheden vil fortsætte arbejdet med at nedbringe støjen fra metrotogene, men at beboeren ikke kan forvente, at støjen vil forsvinde helt.

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Taksationskommissionen bemærker indledningsvis, at taksationskommissionens kompetence navnlig fremgår 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. Det er således støjrapporterne nr. 21 af 21. april 2021 og nr. 51 af 25. august 2021, der er udarbejdet i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling af sagen, der også ligger til grund for afgørelsen i denne sag.

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 disse forhold sammenholdt med de øvrige omstændigheder i sagen giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporterne nr. 21 af 21. april 2021 og nr. 51 af 25. august 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporterne nr. 21 af 21. april 2021 og nr. 51 af 25. august 2021 giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Taksationskommissionen finder lige som ekspropriationskommissionen, og af de samme grunde som anført af ekspropriationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse ikke kan anses for overskredet.

Taksationskommissionen stadfæster herefter ekspropriationskommissionens afgørelse.

Kommissionen skal samtidig understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den forholdsvise hyppige frekvens af metrotogenes passager, kan virke generende. Kommissionen finder det derfor vigtigt, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe støjen m.v., og at dette også må være muligt, herunder fra de mest støjende tog, bl.a. ved hyppigere hjulafdrejning og skinneslibning, ligesom der kan peges på eventuelle muligheder for støjdæmpning og bygningsmæssige foranstaltninger. Efter gennemførelse af et større antal forretninger vedrørende boliger, der er generet af støj og vibrationer fra Metro Cityringens drift, er det taksationskommissionens generelle indtryk, at Metroselskabet har kunnet gøre mere og stadig kan gøre mere for at reducere støj- og vibrationsproblemerne – herunder ved en mere konsekvent plan for hjulafdrejning og skinneslibning samt hurtigere opfølgning, når konkrete problemer opstår.

Kommissionen har i den forbindelse noteret sig, at Metroselskabet har udtalt, at Metroselskabet fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel.

Konklusion

Ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstes

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer). I det retlige grundlag for afgørelsen indgår grundlovens § 73, stk. 1, 3. pkt.

Thomas Riis

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 8. juni 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

