Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 6. marts 2023

Sagsnr. 2021-029508

Sagens parter:

Beboer: beboer1
(herefter benævnt beboeren)
Beliggende: adresse1
2100 København Ø
(Lb.nr. Tri-062/Br003)

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. 9:30 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 30. september 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. 24 af 27. april 2021 udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 6 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 22:30 – 23:15. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 25,0 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 25,0 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 6,6 dB(A). Da der kun var 5 brugbare målinger, kunne $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager ikke beregnes.

Af orienterende støjmåling nr. 39 af 10. august 2021, udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 8 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 21:45 – 23:15. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 31,0 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 33,2 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 9,8 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager var 10,5 dB(A).

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens afgørelse af 30. september 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. september 2021 samt protokoltilførsel den 30. september 2021, 383. hæfte*
- *Klage: E-mail af 30. september 2021 fra beboer*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren, Metroselskabet og kommissariatet: 8. februar 2021 – 18. maj 2021*
- *Støjrapport nr. 24 af 27. april 2021*
- *E-mail fra kommissariatet til beboer: 3. september 2021*
- *Støjrapport nr. 39 af 10. august 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren og kommissariatet: 10.-13. september 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren og kommissariatet: 1. oktober 2021 – 29. oktober 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren og Taksationssekretariatet: 9. - 15. november 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboeren og Taksationssekretariatet: 20. – 29. september 2022*
- *Metroselskabets indlæg for Taksationskommissionen november 2022*
- *Supplerende bemærkninger fra beboeren: 3. marts 2023*
- *Supplerende bemærkninger fra beboeren: 6. marts 2023*
- *Supplerende indlæg fra Metroselskabet: 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. september 2021:

"Kommissionens bemærkninger og afgørelse

Kommissionen har på baggrund af de foreliggende støjrapporter nr. 24 og nr. 39 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et lavere støjniveau, end det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, hvor kommissionen 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)), og for gennemsnittet af lavfrekvent støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ 19,5 dB(A) for de 7 mest støjende togpassager.

Kommissionen er klar over, at trafikstøjen fra Østerbrogade kan være en medvirkende årsag til, at det ikke har være muligt at registrere flere af metrotogenes passager end de henholdsvis 5 passager og 7 passager, selvom støjmålingerne begge gange er foretaget sent om aftenen for netop at undgå forstyrrelser fra trafikstøj. Uanset dette finder kommissionen, at der er et tilstrækkeligt grundlag til at afgøre sagen. Det findes godtgjort, at støjniveauet fra metrotogenes passage under alle omstændigheder ligger under det højeste niveau i prøvesagerne.

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 vibrationsgener fra metrotogenes passager.

Kommissionen har lagt vægt på, at gennemsnitsstøjen ved alle målte metrotogspassagerne ikke overstiger de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med. Gennemsnitsstøjen for de 5 mest støjende metrotogpassager overstiger heller 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 lavfrekvent støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ ikke overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997.

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.

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 herefter ikke, at støjgenerne m.v. 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. Som ovenfor nævnt er det påregneligt, at der i en storby etableres nye transportforbindelser, herunder metro.

Kommissionen finder således ud fra en konkret rimelighedsvurdering ikke, at den naboretlige tålegrænse er overskredet i sagen, herunder ud fra ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med boligens karakter og beliggenhed samt områdets karakter. Endvidere er der ikke ved målingerne påvist nogen overskridelse af de af Miljøstyrelsen fastsatte grænseværdier for støj. Kommissionen finder samlet set ikke, at ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet på dette sted.

Kommissionen skal dog samtidig 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 udtalt, at Metroselskabet 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 overskridelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra metrotogene.

Beboeren har som støtte for påstanden i klage af 30. september 2021 bl.a. fremført følgende:

"Ydermere kan vi ikke anerkende de målinger, kommisionen tidligere har foretaget i vores lejlighed i forbindelse med første behandlede klage, som valide.
Årsagen er den simple, at begge de foretagede målinger som konsekvens af den valgte metode ikke har målt fænomenet, mens støjen har været på højeste niveau. Det er en banal, men fuldstændig afgørende metodefejl, når ambitionen er at dokumentere et - i dette tilfælde svingende - fænomen i sin fulde udstrækning og måle max-niveauer.
Det udtrykker derfor også vilkårlighed og savner dokumentation, når kommisionen på dette grundlag således finder det 'godtgjort, at støjen fra metrotogenes passage under alle omstændigheder ligger under det højeste niveau i prøvesagerne'.

[…]

Støjen er således ikke kun en belastning pga lydniveauet. Støjen er i kraft af sit modulationsmønster også meget stress-provokerende, fordi den er så abrupt i sin natur. Men Kommisionen overser med den anlagte gennemsnitsbetragtning også fuldstændig den stærkt negative påvirkning som følger af netop det konkrete modulationsmønster. Støjen stiger fra ingenting overhovedet til så pludseligt og voldsomt at slå ind på mindre end et sekund i meget hastigt stigende niveau til max volumen, som opnåes på mindre end et par sekunder. Støjen kommer således fra niveau nul til pludseligt og voldsomt at slå igennem i et ofte meget højt niveau. Man kan sige, at støjmønsteret er et evigt gentagende bagholdsangreb på vores sanser og psykologi.

[…]

Opsummerende har støjen i niveau og modulation en tydeligt bevidsthedspåkaldende og opmærksomhedstiltrækkende karakter, og støjen er i sin egenskab således både indgribende og psykosocialt belastende. Med baggrund i den viden, der findes på området om sammenhænge mellem støj og helbred, er det dertil rimeligt at antage, at støjen fra Metroen derfor også udsætter os for en negativ helbredseffekt.
Yderligere bemærkning om asymmetri ift. moralsk ansvar og moderne samfundsudvikling:
Kommisione argumentere desuden med, at man som borger og beboer i en storby må forvente støj i forbindelse med moderne samfundsudvikling. Og det er måske nok et rimeligt argument. Men det er kun rimeligt, hvis man i samme åndedrag naturligvis lægger det samme perspektiv og moralske krav ift modernitet og udvikling ned over det konkrete fænnomen - i dette tilfælde det trafikale (metro)projekt.
Både borgere og institutioner, bygherer og andre interessenter må således alle skulle leve op til den samme moralske forventning og forpligtelse. Det kan aldrig være borgernes ansvar alene at skulle tage regningen og ulempen for samfundsuviklingen per se. Det forpligter ligeligt begge veje at indrette sig efter tidssvarende og moderne samfundsudvikling.
Men kommisonen undlader helt at tage stilling til, hvorvidt den anvendte Metro-teknologi er tilsvarende rimeligt tidssvarende og i flugt med moderne samfundsudvikling og teknologi Og kommisionen nævner slet ikke en eneste gang den problematiske diskrepans mellem de i projektet lovede og fastsatte forudsætninger om fravær af støjgener modsat den nugældende situation med massere af støjgener?"

Under taksationskommissionens besigtigelse af beboelsen den 6. marts 2023 forklarede beboeren, at støjen fra metrotogenes passage er uforudsigelig, hvilket medfører en vis usikkerhed i støjmålingerne. Beboeren påstod at denne usikkerhed har medført, at støjfænomenet er blevet dokumenteret forkert. Derudover bemærkede beboeren, at støjmønstret i sig selv er uheldigt, da det kommer abrupt for så at forsvinde igen. Et mere jævnt støjmønster ville ifølge beboeren være mere tåleligt.

I supplerende bemærkninger af 6. marts 2023 fremførte beboeren bl.a. følgende:

"…

Kort fortalt kan støjen være mærkbart høj og som sådan både auditivt og psykologisk indgribende: En negativ miljøpåvirkning med fysisk og psykisk konsekvens.

Støjen fra tunnelrøret er uregelmæssig. Både i forekomst og modulationstype. Det er abrupte hændelser af hurtigt stigende støj, som rumler på et nogle gange højt og meget hørbart niveau. Støjen forsvinder derefter lige så hurtigt, som den kom, efter passage af et vogntog.

Metrostøjen generer mindre i dagtimerne på hverdage, hvor baggrundsstøjen almindeligvis er høj.
I weekender kan støjen dog let være mere indgribende og til gene også i dagtimerne (gr. mindre baggrundsstøj).

Værst er det generelt om aftenen, hvor Metrostøjen høres tydeligt. Og i tillæg af den abrupte modulation i støjfænomenet medfører støjen indre uro og stress. Det er lidt som et åbent vindue i blæsevejr, vi kan høre, der står og smækker højlydt i vinden med abrupte mellemrum, fordi det er røget af haspen (lyden fra Metroen har så i sagens natur en anderledes og overvejende mere lavfrekvent karakter).

Endeligt er det meget svært at falde i søvn om aftenen, hvis støjen fra Metroen er høj. Den abrupte frekvens og pludselige høje støj og rumlen giver et indre sæt i kroppen og et decideret puls-hop ved hver støjende passage. Det forstyrer og forhindrer den indre ro i bevægelsen fra vågen tilstand frem mod søvnen."

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/boli-

gen. 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."

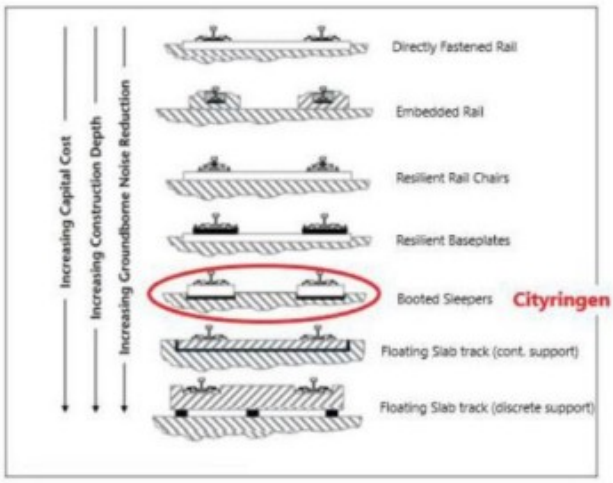
Metroselskabet er enig i overvejelserne. Hvis Taksationskommissionen mod forventning vurderer, at den naboretlige tålegrænse i disse sager er overskredet, gør Metroselskabet således gældende, at en eventuel erstatning på naboretligt grundlag skal relatere sig til forringelsen af lejlighedens handelsværdi. 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 høres mere end andre. 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 lykkedes anlægsmyndigheden fuldt ud at klarlægge støjforskellen fra de individuelle metrotog.

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte, 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.

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. 24 af 27. april 2021 og nr. 39 af 10. 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. 24 af 27. april 2021 og nr. 39 af 10. august 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporterne nr. 24 af 27. april 2021 og nr. 39 af 10. 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 18. juni 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

