Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 7. marts 2023

Sagsnr. 2022-058933

Sagens parter:

Beboerne: beboer1 og beboer2
(herefter benævnt beboerne)
Beliggende: adresse1
2100 København Ø
(Lb.nr. Tri-184/Br001)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet
(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen ændrer ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

Sagen vedrører spørgsmålet om, hvorvidt beboerne 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 7. marts 2023, ca. kl. 10:50 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 26. februar 2022 fra beboerne.

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

På dagen mødte den ene af beboerne, beboer2 .

Anlægsmyndigheden var repræsenteret ved projektleder Sidsel Cecilie Hansen og landinspektør Jesper Nielsen samt advokat Hanne Mølbeck, Bech-Bruun Advokatpartnerselskab.

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.

Sagen angår en ejerbolig med et boligareal på 164 m^2 (ifølge BBR).

Der blev foretaget 2 orienterende støjmålinger i boligen.

Af orienterende støjmåling af 20. juli 2020, udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 28 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 13:50 – 14:40. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 32,1 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier, der blev beregnet efter rapportens frigivelse, var 34,1 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 18,2 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager var 18,7 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 70 af 28. oktober 2021, udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 16 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 19:00 – 20:00. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 33,0 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 40,4 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 19,6 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager var 20,3 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 støjmåling nr. 70 i denne sag, blandt de 10 højeste.

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens afgørelse af 31. januar 2022. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Omtrykt kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 9. november 2021, 9. december 2021 og 12. januar 2022 samt protokoltilførsel den 31. januar 2022, 390. hæfte*
- *Klage: Brev med klage og sagsfremstilling sendt digitalt: 26. februar 2022*
- *Diverse e-mailkorrespondance mellem beboerne, kommissariatet, Metroselskabet og Taksationssekretariatet*
- *E-mail fra Force Technology til beboerne: 19. juli 2020*
- *Bilag 1: 1. klage fra beboerne til Metroselskabet: 1. oktober 2019*
- *Bilag 2: Svar på 1. klage fra Metroselskabet til beboerne: 20. november 2019*
- *Bilag 3: 2. klage fra beboerne til Metroselskabet: 28. januar 2020*
- *Bilag 4: Svar på 2. klage fra Metroselskabet til beboerne: 7. februar 2020*
- *Bilag 5: Svar på 3. klage fra Metroselskabet til beboerne: 7. juni 2020*
- *Indlæg fra Metroselskabet: 17. september 2020*
- *Svar på Klage over støj fra Cityringen fra beboerne af 27. august 2020: 17. september 2020*
- *Beboernes processkrift: 28. september 2020*
    - *Bilag 6: E-mail fra Metroselskabet til beboerne: 21. februar 2017*
    - *Bilag 7: Brev: Vigtig information fra Metroselskabet vedr.* vejnavn *31: 2. februar 2017*
- *Brev fra Metroselskabet til kommissariatet: Svar på processkrift af 28. september 2020: 2. oktober 2020*
- *Støjrapport nr. 70 af 28. oktober 2021*
- *Støjmåling fra ekspropriationskommissionens besigtigelse af 9. december 2021*
- *Brev fra Metroselskabet til beboerne:17. oktober 2022 sendt digitalt d. 27. oktober 2022*
- *Hørbare tog, Konteringer i 2022 pr. 27.10.2022*
- *Brev fra Metroselskabet til beboerne sendt digitalt: 7. februar 2023*
- *Vibrationsmålinger i perioden 31.05.2021 – 02.02.2023*
- *Indlæg til Taksationskommissionen november 2022*
- *Indlæg: M3 Cityringen –* vejnavn *37: 7. februar 2023*
- *Metroselskabets svar på henvendelse fra beboerne: 1. marts 2023*
    - *Vedlagt hjulvedligeholdelsesrapport samt diverse korrespondance*
- *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 31. januar 2022:

"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, og de fleste af dem var tydeligt hørbare.

Kommissionen fandt, at der var tale om en af de boliger, som kommissionen har besigtiget, hvor støjen fra metrotogene var tydeligst, formentligt fordi boligen ligger direkte/lige over det ene spor.

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. 38 dB(A). Det skal understreges, at der er tale om en mere usikker måling, da der kun måles i et punkt og der ikke efterfølgende er mulighed for at vurdere målingerne ved at lytte til en optagelse af togpassagerne, hvilket sker ved de støjmålinger, der foretages når Kommissionen ikke er med under målingen. De relative mange togpassager, der måles på under Kommissionens

besøg betyder dog, at målingerne er repræsentative for støjen i beboelsen under Kommissionens besøg.

Kommissionen har på baggrund af den nye støjrapport nr. 70 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et højere støjniveau end ved den første støjmåling (den første støjmåling der blev foretaget i sommeren 2020). Der er ved den anden støjmåling tale om et lidt højere støjniveau, end det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne. 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 $L_{pA,LF,10min}$ 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 støjmåling (2. målingen) 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 kun med få dB(A) (0,4 dB(A)) 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 $L_{pA,LF,10min}$ ved den seneste orienterende støjmåling (2. målingen) kun med få decibel (0,3) overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997 - og kun ved passage af de 7 mest støjende tog.

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.

Kommissionen er enig med beboeren i, at der ikke på den pågældende strækning ses at være sket et fald i støjniveauet fra sommeren 2020, hvor den første måling blev foretaget og til nu.

Kommissionen finder dog ikke, at den naboretlige tålegrænse kan anses for overskredet i sagen, hvorefter der ikke bliver tale om overtagelse af boligen eller erstatning grundet støj- og vibrationsgener fra metrotogenes passager.

Beboeren anfører også, at der ønskes erstatning i forbindelse med arbejdstogenes kørsel ved etableringen af metroen. En anmodning om erstatning for støjgener i forbindelse med arbejdstogenes kørsel skulle have været fremsat under anlægsarbejderne, hvor generne kunne vurderes. Der er ikke fremlagt dokumentation for støjgener under anlægsarbejderne eller sandsynliggjort et tab i den forbindelse. Kommissio-

nen finder det ikke godtgjort, at støjgenerne under arbejdstogenes kørsel har haft en sådan karakter, at der bliver tale om erstatning for dette.

Kommissionen finder 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. 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 12. januar 2022 og til kommissionens bemærkninger 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 og § 21, i ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 med senere ændringer).”

Parternes påstande og synspunkter

Beboerne påstod primært sagen hjemvist til ekspropriationskommissionen til fornyet behandling. I tilfælde af, at sagen ikke hjemvises, påstod beboerne sekundært ekspropriationskommissionens afgørelse ændret, således at der udbetales erstatning for overskridelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra metrotogene, en særskilt og forhøjet erstatning for støj- og vibrationsgener under anlægsfasen, samt en særskilt og forhøjet erstatning for støjgener fra idriftsættelsen den 29. september 2019 til den første skinneslibning i november 2019.

Ud fra diverse korrespondance og indlæg nævnt ovenfor samt under besigtigelsen den 7. marts 2023 er beboernes synspunkter blevet opsummeret i det følgende.

Som støtte for den primære påstand om hjemvisning fremførte beboerne følgende argumenter:

- at kravene i forvaltningsloven vedrørende afgørelser ikke er blevet iagttaget,
- at støjniveauet fra driften af M3 Cityringen ikke er stabiliseret,
- at der ikke er nogen vejledende grænseværdier for støj fra underjordiske metrotog i drift i dansk lovgivning, samt
- at støjmålingerne er utilstrækkelige til at belyse støjgenen fra driften af M3 Cityringen.

Beboerne gjorde gældende, at Metroselskabets beslutning af 26. juni 2020, om ikke at gennemføre yderligere større anlægstekniske tiltag, er en afgørelse i forvaltningsretlig forstand. Ifølge beboerne er de gældende krav vedrørende afgørelser efter forvaltningsloven om bl.a. partsbeføjelser, begrundelse, korrekt klagevejledning, og muligheden for indbringelse af afgørelsen for en klageinstans ikke blevet overholdt i den påståede afgørelse.

Beboerne bemærkede, at beslutningen ydermere udviste en uvilje fra Metroselskabets side mod at forbedre M3 Cityringen for så vidt angår støjniveauet. Beboerne anførte, at Metroselskabet for eksempel kunne lægge støjisolerende underlag under skinnerne, når skinnerne bliver udskiftet. Beboerne påstod, at Metroselskabet nægtede at teste støjisolering under skinnerne grundet risikoen for forværring eller forplantning af støjen. Beboerne bemærkede yderligere, at Metroselskabets manglende vilje til at forbedre M3 Cityringen resulterede i, at de måtte leve med en daglig støjgene. Ifølge beboerne er dette ikke acceptabelt, da der er muligheder for forbedring af M3 Cityringen. Derudover påpegede beboerne, at den manglende udnyttelse af forbedringsmulighederne er en af grundene til, at støjniveauet ikke er stabiliseret.

Beboerne påpegede, at støjen fra driften af M3 Cityringen er meget varierende, hvilket bl.a. kan ses ud fra diverse tabeller fremsendt af Metroselskabet. Beboerne bemærkede, at tabellerne ikke kan sammenlignes én til én, da y-aksen er forskellig i hver tabel. Som eksempel pegede beboerne på de fem tabeller i Metroselskabets svar til ekspropriationskommissionen på uddybende spørgsmål af 19. januar 2021.

Beboerne gjorde ydermere gældende, at bl.a. hjulafdrejningsmaskinen har været ude af drift to gange inden for de sidste 6 måneder, hvilket har resulteret i en stigning i støj i perioden, indtil maskinen var i drift igen og havde indhentet det manglende arbejde. Derudover henviste beboerne til hjulvedligeholdelsesrapporten af 30. januar 2023 og påpegede, at det ud fra rapporten kan ses, at flere af hjulene på togene var så slidte, at de ikke længere kunne afdrejes. Dog blev flere af togene stadig brugt i metroen, trods nedslidte og meget støjende hjul. Dette resulterede også i et højere støjniveau, indtil hjulene skiftes ud.

Beboerne påstod, at Metroselskabets uvilje til at forbedre støjen fra M3 Cityringen, den meget varierende støj, samt driftsusikkerheden ved vedligeholdelsen af metroen er indikationer for, at støjniveauet i M3 Cityringen endnu ikke er stabiliseret.

Beboerne bestred gyldigheden af de vejledende grænseværdier brugt af ekspropriationskommissionen. Beboerne påpegede i den forbindelse, at der ingen vejledende grænseværdier er for støj fra underjordisk metrotog i drift i dansk lovgivning. Beboerne bemærkede, at støjgenen de oplever, ikke er sammenlignelig med ekstern støj, da støjtyperne er markant anderledes. Derudover påpegede beboerne, at ekstern støj kan isoleres væk ved bl.a. brug af støjisolerende vinduer, hvilket ikke er muligt med støj fra underjordisk metrotog i drift. Af disse grunde mener beboerne ikke, at de vejledende grænseværdier brugt af ekspropriationskommissionen er gyldige.

Beboerne bemærkede ydermere, at *"Det er et gennemgående argument fra vores side, at formålet med tålegrænser i miljøretten ikke er at tjene som usikkerhedsmargen ved manglende evner og kompetencer men alene må kunne anvendes i forhold til støjgener som ved ansvarlig og kompetent anlægsarbejder (af en bonus pater bygherre) må anses for uundgåelig (Klage: Brev med klage og sagsfremstilling sendt digitalt: 26. februar 2023, s. 2 punkt 2)."*

Beboerne gjorde gældende, at de forholdsvise få og korte støjmålinger, der er blevet foretaget i deres hjem, er utilstrækkelige til brug som belysning af et så varierende støjbillede, som de oplever. Beboerne påpegede, at støjniveauet er afhængigt af flere forskellige parametre, såsom tilstanden af skinnerne og toghjulene, hvilke tog der anvendes i driften, driftssikkerheden af hjulafdrejningsmaskinen, hvor hurtigt der bliver reageret på stigninger i vibrationer i tunnelrørene, og om alle reservedele er bestilt. Ifølge beboerne burde samtlige parametre være inkluderet i støjmålingerne for at belyse problemstillingen mest muligt. Beboerne påstod, at støjmålingerne, som ekspropriationskommissionen til dels har lagt til grund for afgørelsen i deres kendelse, ikke tager højde for samtlige parametre, der påvirker støjniveauet fra driften af M3 Cityringen. Af ovenstående grunde mener beboerne, at støjmålingerne er utilstrækkelige til at belyse støjgenen udførligt nok.

På det anførte grundlag finder beboerne, at kravene i forvaltningsloven vedrørende afgørelser ikke er blevet iagttaget, at støjniveauet fra driften af M3 Cityringen ikke er stabiliseret, at der ikke er nogen vejledende grænseværdier for støj fra underjordiske metrotog i drift i dansk lovgivning, samt at støjmålingerne er utilstrækkelige til at belyse støjgenen fra driften af M3 Cityringen. Beboerne anmoder derfor om at få sagen hjemvist til ekspropriationskommissionen til fornyet behandling.

Som støtte for den sekundære påstand om udbetaling af erstatning for overskridelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra driften af M3 Cityringen har beboerne fremført, at Metroselskabet har afgivet et bindende løfte i deres orientering om status på tunnelboring fra december 2016. I orienteringen skriver Metroselskabet, at *"**Du kommer ikke til at høre metrotogene, når de kører** {…} Du vil derfor ikke komme til at høre metrotogene, når Cityringen åbner."* Ifølge beboerne er dette udsagn et juridisk bindende løfte afgivet af Metroselskabet til samtlige naboer til metroen. Da beboerne kan høre og er generet af støjen fra metrotogenes kørsel, anmoder beboerne om at få naturalopfyldelse eller erstatning for Metroselskabets løftebrud.

Som støtte for den sekundære påstand om særskilt og forhøjet erstatning for støj- og vibrationsgener under anlægsfasen af M3 Cityringen har beboerne forklaret, at de adskillige gange klagede til Metroselskabet. Ifølge beboerne svarede Metroselskabet, at beboerne måtte leve med støjen fra arbejdstogene, men at selve driften af M3 City-

ringen ikke ville kunne høres. Efterfølgende er beboerne blevet bekendt med, at skinnerne blev beskadiget under anlægsfasen. Ifølge beboerne kørte arbejdstog, der var for tunge ifølge kravene til vægt og belastning, på skinnerne. Beboerne bemærkede, at Metroselskabet har anlagt sag mod en eller flere entreprenører for beskadigelse af skinnerne. Beboerne påstod, at Metroselskabet kunne have undgået skaderne på skinnerne, og derved også den øgede støjgene, ved at føre et tilstrækkeligt tilsyn med anlægsarbejdet. Beboerne bemærkede, at trods mange klager fra naboer til M3 Cityringen, blev dette ikke gjort. Grundet ovenstående anmoder beboerne om en særskilt og forhøjet erstatning for støj- og vibrationsgener under anlægsfasen af M3 Cityringen.

Som støtte for den sekundære påstand om en særskilt og forhøjet erstatning for kørsel på de ødelagte skinner fra idriftsættelsen af M3 Cityringen og frem til første skinneslibning i november 2019, har beboerne gjort gældende, at boligen var ubeboelig og dermed værdiløs i den pågældende periode. Beboerne mente, at denne forøgede støjgene kunne være undgået, ved at Metroselskabet havde slebet skinnerne inden driften af M3 Cityringen begyndte. Grundet ovenstående anmoder beboerne om særskilt og forhøjet erstatning for kørsel på de ødelagte skinner fra idriftsættelsen af M3 Cityringen og frem til første skinneslibning i november 2019.

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har som støtte for påstanden i det generelle 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…"

Anlægsmyndigheden har som støtte for påstanden i supplerende indlæg til denne sag af 7. februar 2023 bl.a. fremført følgende:

"Metroselskabet har modtaget Klagernes begæring af 26. februar 2022 om efterprøvelse (herefter "Begæringen"). Begæringen indeholder enkelte hovedsynspunkter og spørgsmål m.v. til Metroselskabet, som kommenteres nedenfor. De øvrige dele af Begæringen kommenteres ikke, hvilket ikke skal ses som udtryk for, at Metroselskabet er enig i det anførte, men der henvises til Selskabets generelle breve til Taksationskommissionen for Sjælland m.v. af 11. februar 2022 og 3. november 2022.

Ad. punkt 1 – forhøjet erstatning for støjgener i anlægsfasen

Klagerne mener, at de er berettiget til en særskilt/forhøjet erstatning for støj- og vibrationsgener forbundet med arbejdstog i anlægsfasen. Ekspropriationskommissionen afviste dette bl.a. med henvisning til, at anmodningen skulle have været fremsat i forbindelse med arbejdstogenes kørsel, hvilket ikke er sket, jf. udskrift af forhandlingsprotokollen, 390. hæfte, side 19. Metroselskabet er enig i Ekspropriationskommissionens vurdering og kan i øvrigt oplyse, at ingen beboere har fået erstatning for støj- og vibrationsgener forbundet med arbejdstog i anlægsfasen.

Klagerne opfordrer Metroselskabet til at redegøre for Selskabets drøftelser med entreprenører, incitamentsordninger m.v.

Metroselskabet vurderer, at oplysninger af den art ikke har nogen betydning for sagen og overlader det til Taksationskommissionen for Sjælland m.v. at vurdere, om der skal fremlægges yderligere oplysninger, før kommissionen kan vurdere Klagernes erstatningskrav.

Ad. punkt 2 – særskilt og forhøjet erstatning for kørsel frem til skinneslibning

Klagerne mener, at de har krav særskilt/forhøjet erstatning for støj- og vibrationsgenerne fra metroen fra tidspunktet fra idriftsættelsen og indtil den første skinneslibning i november 2019.

Metroselskabet skal først og fremmest bemærke, at der var tale om en relativt kort periode, idet metroen blev taget i drift den 29. september 2019, og den første skinneslibning fandt sted i november 2019. Metroselskabet er bekendt med støjgenerne i den pågældende periode, hvorfor beboerne også blev tilbudt en aflastningsordning (hotelophold), som Klagerne i øvrigt benyttede sig af, og Metroselskabet finder ikke, at der er grundlag for at betale erstatning til Klagerne.

Klagerne anfører desuden:

> *"Til både punkt (1) og (2) har Ekspropriationskommissionen tidligere bemærket, at vi ikke har fremlagt dokumentation for disse særlig voldsomme indledende støjgener uanset at Metroselskabet gør gældende at støjgenerne er reduceret betydeligt siden igangsættelsen. Det gøres gældende at det ikke bør pålægges borgere at skulle fremskaffe dokumentation for de faktiske forhold, når det må antages at dokumentationen foreligger for Metroselskabet. Vi skal samtidig opfordre Metroselskabet til at fremlægge denne dokumentation."*

Hertil kan Metroselskabet oplyse, at der ikke findes "dokumentation for de faktiske forhold". Metroselskabets vurderinger af, at støjgenerne er blevet reduceret siden

idriftsættelsen af M3 Cityringen, er baseret på et faldende antal klagere fra beboere, som oplyser, at generne er blevet mindre.

Punkt 3 – ingen vejledende grænseværdier

Klagernes bemærkninger i relation til vejledende grænseværdier giver Metroselskabet anledning til at bemærke, at det forhold, at en vejledende grænseværdi eventuelt er overskredet, ikke nødvendigvis betyder, at den naboretlige tålegrænse også er overskredet, jf. Ekspropriationskommissionens principbeslutning, forhandlingsprotokollens hæfte 365, side 20.

Punkt 4 – generelt om de foretagne støjmålinger

Klagerne opfordrer Metroselskabet til at fremlægge "alle relevante informationer og dokumentation herom samt afgive forpligtende tilsagn om alle disse faktorer/parametre, da grundlaget for Taksationskommissionens erstatningsudmåling ellers forekommer ganske vilkårlig".

Metroselskabet finder, at sagen er tilstrækkeligt oplyst. Hvis Taksationskommissionen ikke er enig, er kommissionen velkommen til at efterspørge de informationer, som mangler.

Klagerne spørger, "hvad viser de faste målestationer sammenholdt med at der i vores bolig er målt stigende støj". Metroselskabet kan oplyse, at der findes "faste målestationer", der måler vibrationer, og disse målinger er udleveret til Klagerne.

Punkt 5 – Metroselskabet har afgivet et bindende løfte

Klagerne anfører, at Metroselskabet har afgivet et bindende løfte ved, at Metroselskabet i en informationsskrivelse fra december 2016 har anført, at man ikke vil komme til at høre metrotogene, når M3 Cityringen åbner.

Metroselskabets udtalelse var baseret på, at Metroselskabet stort set ikke har modtaget nogen henvendelser om støj fra metrolinjerne M1 og M2, der har været i drift siden 2002. Set i lyset af generne forbundet med M3 Cityringen, er udtalelsen naturligvis uheldig, og Metroselskabet har beklaget dette tidligere, men Metroselskabet mener ikke, at Selskabet har handlet ansvarspådragende overfor Klagerne, ligesom Selskabet ikke mener, at udtalelsen har betydning for den naboretlige tålegrænse.

Punkt 6 - proces

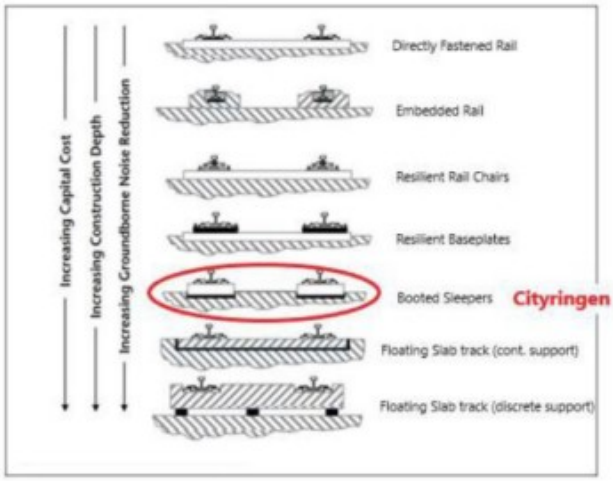
Klagerne anfører, at Metroselskabet ikke har iagttaget forvaltningsloven i forbindelse med Metroselskabets beslutning af 26. juni 2020 om ikke at gennemføre yderligere større anlægstekniske tiltag.

Det er Metroselskabets opfattelse, at Metroselskabets beslutning af 26. juni 2020 ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, hvorfor der ikke skal gennemføres partshøring eller lignende.

Metroselskabet skal desuden henvise til Selskabets brev af 2. oktober 2020 til Klagerne, hvor der er redegjort nærmere for dette synspunkt."

Anlægsmyndigheden har som støtte for påstanden i det generelle 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 ja-

nuar 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."

Under besigtigelsen forklarede anlægsmyndighedens repræsentant, at tabellerne, som beboerne henviste til, inklusiv de fem tabeller i Metroselskabets svar til ekspropriationskommissionen på uddybende spørgsmål af 19. januar 2021, ikke er beregnet til at blive sammenlignet med hinanden. Ifølge repræsentanten er vibrationsmålingerne i metrotunnellerne meget let påvirkelige, hvilket gør de forskellige lokationer umulige at sammenligne. Repræsentanten sluttede med at forklare, at tabellerne tjener et rent visuelt formål.

Indhentelse af sagkyndig udtalelse

Taksationskommissionen anmodede i april 2023 fagchef Claus Møller Petersen, Sweco, om et estimat over omkostningsniveauet for bygningsmæssige ændringer, der vil være egnet til at nedbringe støjgenerne svarende til en reduktion på op til 5 dB(A) for både $L_{pA,max,FAST}$-værdi og $L_{pA,LF}$ –værdierne i en bolig som den pågældende. Claus Møller Petersen har ikke besigtiget boligen, men har foretaget sit estimat på grundlag af en beskrivelse af boligen. Claus Møller Petersen anfører bl.a. følgende:

*"**Grundlag**:*

[…]

På vejnavn *består bygningerne af ældre muret byggeri fra 1870'erne med relativt lette træetageadskillelser […] Det fremgår af […] målinger, at den hørbare Metrostøj i boligerne har højest andel af lydenergi koncentreret i frekvensområdet 100-250 Hz, dvs. relativt lavfrekvent/basholdig støj - dog er støjniveauet i det helt lavfrekvente område under 100 Hz temmelig begrænset [...]*

Støjdæmpningsprincipper

For at sikre tilstrækkelig effektiv dæmpning af Metrostøjen i boligerne skal der foretages lydisolering af såvel vægge som etageadskillelser i boligernes beboelsesrum. Beboelsesrum er i DS490 defineret som opholds- og soverum. Små afgrænsede rum med døre, såsom entre, forstue, badeværelse osv. anses ikke for at være beboelsesrum, dvs. i disse rum er der ikke støjkrav.

Boligernes størrelser formindskes således både hvad angår areal og loftshøjde, da støjdæmpningsarbejderne omfatter forsatskonstruktioner med en vis tykkelse.

Generelt er det nødvendigt at demontere gulvene i boligernes beboelsesrum for at begrænse forhøjelsen af gulvene, da der efterfølgende skal etableres nye, tungere og vibrationsisolerede gulve. Efter gulv- og loftsarbejder skal der monteres lydisolerende

gipsplade-forsatsvægge på akustikprofiler og med lydabsorberende plader i hulrummet foran alle vægge med kontakt til bygningernes fundamenter. Der kan ses bort fra vægge med køkkenelementer.

I de ældre boligtyper med træetageadskillelser skal der tilføres mere tyngde i nye gulve og lofter, som skal monteres vibrationsisoleret fra de bærende bjælker. En del af indskudslaget langs de bærende bjælker skal bortskæres og supplerende strøer udlægges på dimensionerede vibrationsisolerende brikker. På strøerne – mellem og uden kontakt til de bærende bjælker - udlægges tunge gulvgipsplader således at oversiden af pladerne er ca. 10 mm højere end bjælkerne. Er der ikke lerindskud, skal der udlægges lydabsorberende plader i hulrummet. Endelig udlægges nyt trægulv, som ikke har kontakt til de bærende bjælker. Principielt som beskrevet i SBi anvisning 243 "Lydisolering mellem boliger – eksisterende byggeri" (afsnit 4.3, dog uden stålbeslag). Også lofterne må demonteres og der monteres nye tungere gipslofter ca. 10 mm under bjælkerne, da lofterne skal opsættes i lægter båret af vibrationsisolerende ophæng fastgjort i bjælkesiderne og med lydabsorberende plader i hulrummet. Med ovenstående forøges gulvhøjden med ca. 10 mm, afhængigt af tykkelsen af den nye gulvbelægning i forhold til den gamle. Loftet sænkes ca. 10 mm, hvorfor der er risiko for at dørene skal afkortes med op til ca. 10 mm.

[…]

Omkostningsniveau:

[…]

I det følgende er priser angive i DKK ekskl. moms prisindex 4 kvartal 2022. Ud over direkte byggeomkostninger er der taget højde for omkostninger til teknikere, tilsyn og uforudsete udgifter. Der er ikke medregnet omkostninger til nedpakning / opmagasinering / indflytning af bohave og genhusning af beboerne mens byggearbejderne står på.

Ældre bygninger med træetageadskillelser, for 50 m^2 boligareal: 10.500 kr/m^2. For 100 m^2 boligareal: 9.500 kr/m^2.

[…]"

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Denne sag angår spørgsmålet om, hvorvidt beboerne 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 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 som $L_{pA,max,FAST}$ sat til 40 dB(A) (i timerne 22-07). Af vejledningen fremgår bl.a. (s. 13):

"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 Metrocityringen (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. Det er således støjrapporterne af 20. juli 2020 og nr. 70 af 28. oktober 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 den omtalte støjrapport. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporterne af 20. juli 2020 og nr. 70 af 28. oktober 2021 giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Kommissionen finder herefter ikke grundlag for hjemvisning af sagen til fornyet behandling for ekspropriationskommissionen som påstået af beboerne.

Det fremgår af de to støjmålinger, at den registrerede gennemsnitlige støj fra de 5 mest støjende passager er henholdsvis ($L_{pA,max,FAST)}$ er 34,1 dB(A) og 40,4 dB(A), og

at den lavfrekvente støj $L_{pA,LF,10min}$ i målingerne er henholdsvis 18,5 dB(A) og 19,6 dB(A) for 5 passager og henholdsvis 18,7 dB(A) og 20,3 dB(A) for 7 passager.

Støjmålingen af 28. oktober 2021 viser for så vidt angår de fem mest støjende passager overskridelse af den vejledende grænseværdier, som er 40 dB(A). Denne måling viser endvidere overskridelser af grænseværdien på 20 dB(A) for lavfrekvent støj, for så vidt angår passager af de syv mest støjende tog.

Under taksationskommissionens besigtigelse den 7. marts 2023 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.

På den anførte baggrund og efter en samlet konkret vurdering, som omfatter støjmålingerne, ejendommens beliggenhed samt kommissionens oplevelse af støjbilledet under besigtigelsen, finder taksationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse må anses for overskredet.

Ud fra en samlet konkret vurdering finder taksationskommissionen herefter, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, og at beboerne derfor er berettiget til erstatning for det økonomiske tab ved de gener, der ligger ud over tålegrænsen.

Ejendommen er opført i 1891. Ifølge Boligsiden.dk blev ejendommen senest solgt i august 2011 for en pris på kr. 7.400.000. På grundlag af en sammenligning af opnåede salgspriser for ejendomme i gaden lægger Taksationskommissionen til grund, at m^2-prisen for ejendomme i gaden i første kvartal af 2019 lå i den høje ende i forhold til den gennemsnitlige m^2-pris for ejendomme på Østerbro, omend med betydelige variationer. Det samme billede tegner sig for 2021 og for 2. og 3. kvartal af 2022. Der blev i denne periode bl.a. solgt 10 ejendomme i den pågældende gade, herunder to lejligheder beliggende i samme ejendom. Bortset fra 2020, hvor der var et mindre fald, er den gennemsnitlige m^2-pris i de realiserede handler generelt højere, ligesom det samme afspejles i det statistiske materiale for hele Østerbro.

Oplysningerne om salgspriser, herunder statistisk materiale, giver efter Taksationskommissionens opfattelse ikke et tilstrækkeligt sikkert grundlag for at lægge til grund, at ejendommens handelsværdi – ud over konjunkturudviklingen, herunder de højere renter - er negativt påvirket af støjgenerne. At en potentiel køber, der har valget mellem en ejendom med og uden støjgener, alt andet lige ville vælge den uden støjgener, angår en hypotetisk situation, som efter Taksationskommissionens opfattelse ikke kan tillægges afgørende vægt ved vurderingen af ejendommens handelsværdi.

Taksationskommissionen finder ikke, at estimatet i den indhentede sagkyndige udtalelse (gengivet ovenfor) kan være retningsgivende for udmåling af erstatning i den foreliggende sag, da dette ifølge kommissionen ville føre til en uproportional erstatning. Kommissionen lægger herved vægt på den usikkerhed, der er forbundet med estima-

tet, herunder usikkerhed forbundet med det faktiske støjniveau i boligen samt omfanget af den støjreduktion, der er nødvendig, for at støjniveauet kommer under den naboretlige tålegrænse, og som kan være væsentlig mindre end 5 dB(A), samt det forhold, at der kun er indhentet én sagkyndig udtalelse, der kun omtaler én måde at reducere støjen på. Det må endvidere indgå i vurderingen, at de af Claus Møller Petersen omtalte ændringer i boligkonstruktionen er meget omfattende, og at erstatningen i givet fald derfor skulle reduceres væsentligt efter princippet om berigelse som følge af "nyt for gammelt." Hertil kommer, at der ikke kan bortses fra, at det kan lykkes for Metroselskabet at reducere støjniveauet gennem en mere konsekvent plan for hjulafslibning og hurtigere opfølgning, når konkrete problemer opstår.

I UfR 2017 s. 2491 H har Højesteret fastslået, at ekspropriationserstatning i retspraksis udmåles til det afståedes værdi i handel og vandel, men at erstatningen i det konkrete tilfælde kan beregnes som genanskaffelsesværdien eller brugsværdien, hvis forholdene tilsiger det. En boligs handelsværdi er således ikke nødvendigvis identisk med den brugsværdi, som beboeren har af boligen. Taksationskommissionen finder, at det samme princip finder anvendelse ved udmåling af erstatning ved overskridelse af den naboretlige tålegrænse. I den forbindelse henvises til UfR 1955 s. 478/2 H, der tilkendte en villaejer erstatning for støjgener i den tid, der gik, inden det pågældende tivoli havde bragt støjniveauet ned under den naboretlige tålegrænse.

Taksationskommissionen finder ikke grundlag for at antage, at ejendommens handelsværdi er negativt påvirket af støjgenerne, men lægger til grund, at støjen fra driften af Metro Cityringen påfører beboerne gener, som reducerer beboernes brugsværdi af boligen. Fastsættelse af erstatning for nedsættelse af en boligs brugsværdi for beboerne må ifølge sagens natur have en skønsmæssig karakter, og kommissionen finder, at erstatning for gener som følge af metrodriften i denne sag passende kan fastsættes til 220.000 kr.

Beboernes påstand om erstatning for gener i forbindelse med Metro Cityringens anlægsfase afvises af samme grunde som anført af ekspropriationskommissionen.

Om der er grundlag for at foretage fradrag for fordele, må efter taksationskommissionens opfattelse bero på en konkret vurdering af anlæggets betydning for den enkelte bolig, herunder i forhold til boligens udnyttelsesmuligheder samt en eventuel værdistignings aktualitet og sandsynlighed. At der generelt kan beregnes sandsynlige værdistigninger i et område som følge af anlæg af en metrolinje, herunder større værdistigninger jo tættere beliggende en bolig vil være på en ny station, er efter taksationskommissionens opfattelse ikke i sig selv tilstrækkeligt til at begrunde fradrag for fordele. Taksationskommissionen finder ikke, at der er en så nær sammenhæng mellem en eventuel stigning i værdien af boligen og anlægget af Metro Cityringen, at det kan begrunde fradrag i erstatningen for fordele. I den foreliggende sag finder taksationskommissionen således ikke, at der er grundlag for at foretage fradrag for fordele i erstatningen.

Konklusion

Anlægsmyndigheden pålægges at betale 220.000 kr. til beboeren i erstatning for støj- og vibrationsgener som følge af driften af Metro Cityringen.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023. 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. 386 af 13. april 2023, skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.

Viborg, den 9. juni 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

