Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 16. januar 2023

Sagsnr. 2021-009662

Sagens parter:

Beboer: beboer

(herefter benævnt beboeren)

Beliggende: adresse

adresse

(lb.nr. F1)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet I/S
(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen stadfæster ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

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

Mandag den 16. januar 2023, ca. kl. 10.20 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på adresse adresse . Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor emeritus Peter Møgelvang-Hansen, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer, vurderingsinspektør Preben Thorvig og cand.jur. Susanne Nielsen, samt de kommunalt

udpegede kommissionsmedlemmer ejendomsmægler Tina Ortmann og landinspektør Erling Rørdam.

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

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 13. juli 2021 fra beboeren.

Kommissionen besigtigede boligen. 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, landinspektør Jesper Nielsen, samt enhedschef Mathias Mark Bornæs.

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

Sagens oplysninger

Metroselskabet har, efter åbningen af Cityringen (M3) i september 2019, modtaget en række klager over støj i beboelser, der ligger i nærheden af eller 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 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 er foretaget én orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 36 af 7. juni 2021 udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 27 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 09:30-10:30. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 28,8 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 36,2 dB(A), $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 16,2 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 16,6 dB(A).

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i Ekspropriationskommissionens afgørelse af 9. juli 2021. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 15. juni 2021 samt protokoltilførsel den 9. juli 2021, 381. hæfte*
- *Klage: E-mail af 13. juli 2021 fra beboeren*
- *Diverse e-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet og anlægsmyndigheden*
- *Støjrapport nr. 36 af 7. juni 2021*
- *Indlæg fra anlægsmyndigheden: 11. februar 2022 (til brug for aflyste forretningsdag)*
- *Indlæg fra anlægsmyndigheden: 3. november 2022*

Materiale vedr. samtlige støjsager:

- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 342. hæfte. Møde 8. januar 2020 vedr. skinnestøj*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 347. hæfte – 9. marts 2020 - Møde vedr. skinnestøj*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 350. hæfte - 19. juni 2020 - Møde vedr. skinnestøj*
- *Orienteringsbrev af 17. september 2020 fra Metroselskabet vedr. færdig meddelelse af anlægget med bilag 1-3*
- *Resumé af forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del) af 18. december 2020*
- *Teknisk notat af 19. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Støjrapport af 28. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Orienteringsbrev af 27. november 2020 fra Metroselskabet vedr. valg af sportype med bilag 1-3*
- *Skrivelse af 17. marts 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 15. juni 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 28. maj 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 24. august 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 1. oktober 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 1. november 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 7. januar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 19. januar 2022: Metroselskabets svar til Ekspropriationskommissionen på uddybende spørgsmål*
- *Skrivelse af 4. februar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Indlæg af 11. februar 2022 fra Metroselskabet*

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 9. juli 2021

"Kommissionen har på baggrund af den foreliggende støjrapport nr. 36 vedrørende støjmålinger foretaget den 7. juni 2021 kunnet konstatere, at støjmålingen 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 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).

Således passeret."

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 fremførte i sin klage af 13. juli 2021, at denne *"ikke mener at det er rimeligt at man er nød til at skulle leve med et støjniveau af den størelse og ydermere med den usikkerhed om huset vil miste værdi ved salg."*

Beboeren påpegede under besigtigelsen den 16. januar 2023, at støjen fra metroen var blevet pålagt denne. Beboeren bemærkede, at man til dels kan vænne sig til støj, men at støjen fra metroen varierer meget, alt efter hvilket tog der kører og tidspunktet på døgnet. Beboeren anførte, at støjen fra metroen er tydeligere om aftenen og natten grundet den reducerede baggrundsstøj.

Beboeren henviste til, at ejendommen var vurderet af en ejendomsmægler med henblik på at afklare, hvor stort et tab beboeren ville lide ved et eventuelt salg grundet støjen fra metroen. Ejendomsmægleren havde vurderet, at tabet var på 10% af ejendommens værdi.

Beboeren nedlagde påstand om enten lydisolering af ejendommen eller erstatning for ejendommens værditab på 10 %.

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. Metroselskabet har endnu ikke fuldt ud kunnet 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. Støjrapport nr. 36 af 7. juni 2021, der er udarbejdet i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling af sagen, ligger således også til grund for taksationskommissionens behandling af sagen.

Taksationskommissionen er opmærksom på, at de faktiske støjmålinger kan være behæftet med usikkerhed, og som anført af parterne og af Metroselskabet, 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 støjrapporten af 7. juni 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at denne støjrapport giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

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

Taksationskommissionen stadfæster herefter ekspropriationskommissionens afgørelse.

Taksationskommissionen skal samtidig understrege, at den har forståelse for, at støjen, herunder hyppigheden af metrotogenes passager, kan virke generende. Kommissionen finder det derfor vigtigt, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe støjen m.v., og at dette må være muligt, herunder for de mest støjende tog, bl.a. ved hyppigere hjulafdrejninger og skinneslibning, ligesom der kan peges på eventuelle muligheder for støjdæmpning m.v. gennem boligindretning og bygningsmæssige foranstaltninger. 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.

Peter Møgelvang-Hansen

Preben Thorvig

Susanne Nielsen

Erling Rørdam

Tina Ortmann

/Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Klagevejledning

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

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.

Viborg, den 28. februar 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

