Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 4. marts 2022

Sagsnr. TS81001-00350

Sagens parter:

Beboer: Beboer

Beliggende: Adresse 1 .

2000 Frederiksberg.

Lb.nr. Amh-016/Br110

Mod

Anlægsmyndigheden: Metroselskabet I/S

Taksationskommissionen stadfæster Ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

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

Fredag den 4. marts 2022, kl. 12.30, samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på Adresse 1 . 2000 Frederiksberg.

Til stede ved Taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor Thomas Riis, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer landmand Karl Frandsen 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.

Claus Backalarz fra FORCE Technology bistod kommissionen med sagkyndig bistand.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. af beboeren ved klage af 24. maj 2021.

Kommissionen besigtigede lejligheden, og parterne havde mulighed for at fremsætte deres synspunkter. Kommissionen voterede senere samme dag på DGI Byen Hotel.

På dagen mødte beboer Beboer .

Anlægsmyndigheden gav møde ved advokat Hanne Mølbeck, projektleder Sidsel Cecilie Hansen samt enhedschef for kunder og naboer, Metroselskabet, Hanne Tærsbøl Schmidt.

Protokollen blev ført af juridisk sekretær, fuldmægtig cand.jur. Susanne Midtgaard Lykke.

Sagens oplysninger

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

I dansk ret findes der ikke vejledninger eller grænseværdier, som entydigt omfatter støj fra tog i undergrunden.

Metroselskabet har løbende gennemført analyser af forskellige tekniske løsninger med henblik på nedbringelse af støjen. De på nuværende tidspunkt af Metroselskabet gennemførte anlægstekniske tiltag og analyser har dog ikke med sikkerhed kunnet bidrage til en lydreducerende effekt, uden at det samtidigt vil 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.

Lejligheden beliggende Adresse 1 ., 2000 Frederiksberg er en ejerlejlighed.

Midten af metroens nærmeste tunnelrør ligger ca. 24 meter fra det rum i lejligheden, hvor støjmålingen blev foretaget.

FORCE Technology foretog den 22. marts 2021 i perioden ca. kl. 21:30-23:00 orienterende støjmåling (Orienterende støjmåling nr. 13). Ved den orienterende støjmåling er der målt 21 passerende tog. Gennemsnittet af alle målinger er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 31,7 dB(A). Gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier er målt til 37,1 dB(A). Der er ikke angivet værdier for $L_{pA,LF10min}$., men der er efterfølgende foretaget analyser af lydoptagelserne i lejligheden, der viser at $L_{pA,LF10min}$ er 13,5 dB(A) og at gennemsnittet af de 7 højeste $L_{pA,LF10min}$ værdier er 19,3 dB(A).

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

- Klage af 24. maj 2021 fra beboeren
- E-mail af 28. maj 2021: beboer fremsender rettelse til klage
- Kendelse – Ekstraktudskrift af 376. hæfte af 21. april 2021
- Korrespondance oktober 2020 til april 2021 mellem Kommissariatet, Metroselskabet og beboeren
- E-mail af 11. marts 2021: Metroselskabet sender opdatering vedr. Metroselskabets arbejde med at reducere støj
- Teknisk Notat – Støjmåling af 22. marts 2021 – fra Force Technology

- Indlæg af 11. februar 2022 fra Metroselskabet

Materiale vedr. samtlige støjsager:

- Forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del)
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 342. hæfte. Møde den 8. januar 2020 vedr. skinnestøj
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 347. hæfte. Møde den 9. marts 2020 vedr. skinnestøj
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 350. hæfte. Møde den 19. juni 2020 vedr. skinnestøj
- Orienteringsbrev af 17. september 2020 fra Metroselskabet vedr. færdig meddelelse af anlægget med bilag 1-3.
- Teknisk notat af 19. oktober 2020 fra Force Technology
- FORCE Technology "Orienterende støjmåling nr. 13. Adresse 1 " af 22. marts 2021
- Orienteringsbrev af 27. november 2020 fra Metroselskabet vedr. valg af sportype med bilag 1-3
- Skrivelse af 17. september 2020: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften
- Skrivelse af 15. juni 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften
- Indlæg af 17. september 2020 fra Metroselskabet
- Skrivelse af 27. november 2020: Metroselskabets orientering til Ekspropriationskommissionen om valg af sportype

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 7. maj 2021

"Kommissionens bemærkninger og afgørelse

Kommissionen har på baggrund af den foreliggende støjrapport af 22. marts 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 $L_{pA,max.FAST}$ 39 dB(A)).

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 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.

Sine H. Kjeldsen

/Sine H. Kjeldsen"

Parternes påstande og synspunkter

Beboeren påstod Ekspropriationskommissionens afgørelse ændret.

Beboeren har til støtte for sin påstand bl.a. fremført, at der ikke er sket nogen forbedring i forhold til lydgenerne. Til trods for at beboeren har forsøgt at sove med ørepropper, høres og mærkes rystelserne tydeligt. Rystelserne og lydgenerne er også generende i dagtimerne.

Beboeren har desuden i sin klage af 24. maj 2021 anført følgende:

"…

1. *Der blev målt 43db ved den planlagte måling, desværre i den sidste af de 22 målinger, hvorefter udstyret hurtigt blev pakket sammen frem for at foretage yderligere målinger, hvilket kunne have ændret slutresultatet.*

2. *De 43db blev målt frit i soveværelset, men lyden og rystelser forplanter sig fra sengen, der har direkte kontakt til gulvet, hvilket føles voldsom. Dette gør sig også gælden i andre rum. En vibrations- og lydmålingen "sammen" vil formentligt give et mere retvisende billede af generne, sammen med yderligere længerevarende målinger.*

3. *Der er behov for mere end 22 enkelt målinger, for at genererer et retvisende repræsentativt overblik over generne, eftersom der er stor variation ift. til både lyd og vibrations gener over tid.*

4. *Der har ikke været målinger i* Adresse 2 *tidligere, hvorfor der er behov for yderligere materiale, for at kunne udtale sig om generne generelt i bygningen, og de enkelte lejligheder…"*

På besigtigelsen gav beboeren udtryk for, at det ikke ville give mening, at kommissionen kun overværede lyden af 10 passerende tog. Beboeren forklarede hertil, at der er så store udsving i lydniveauet, at det kun er hensigtsmæssigt at måle over en lang periode på f.eks. 14 dage i træk for at få et retvisende lydbillede. Beboeren spurgte til, om der ikke kunne monteres gummihjul på togene. Anlægsmyndighedens repræsentant svarede hertil, at et sådan tiltag ikke er muligt, idet metroen således ikke ville kunne leve op til brandmyndighedens krav, og at tiltaget endvidere ville kræve store ændringer i metroens grundlæggende konstruktion og medføre lukning af metroen i en meget lang periode.

Beboeren anførte, at han mest af alt havde en fornemmelse af, at man ikke er villig til at betale for at løse problemet, og at anlægsmyndigheden blot besnakker de berørte beboere.

Anlægsmyndigheden påstod Ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har til støtte for påstanden i indlæg af 11. februar 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 fortsat arbejde for at begrænse generne. Metroselskabet er imidlertid enig med Ekspropriationskommissionen i deres vurdering af sagerne og mener, at Ekspropriationskommissionens kendelser skal stadfæstes af Taksationskommissionen…"

På besigtigelsen forklarede anlægsmyndighedens repræsentant, at man absolut anerkender, at nogle beboere kan føle sig generet af lydene fra metrotogene, og ligeledes at anlægsmyndigheden har fuld forståelse for beboernes frustration. Anlægsmyndigheden fastholder dog, at man ikke finder, at tålegrænsen er overskredet.

Anlægsmyndighedens repræsentant forklarede, at mange komplekse faktorer spiller ind på, hvorfor støjen fra togene varierer, men at man fra anlægsmyndighedens side har iværksat flere tiltag for at nedbringe støjen. Bl.a. tager man om natten de tog ud, som giver de største vibrationer. Anlægsmyndighedens repræsentant forklarede, at man har undersøgt i alle led, heraf bl.a. om der er noget i selve produktionen af togene som burde være udført anderledes, men at man har ikke kunnet finde et entydigt svar på dette.

Slutteligt forklarede anlægsmyndighedens repræsentant, at arbejdet med at nedbringe lydene fra togene vil fortsætte, og at anlægsmyndigheden vil gøre alt, hvad man kan, for at situationen bedres.

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 og i den forbindelse medbragte en ekspert i støjmåling samt en støjmåler, 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 få sagkyndige forklaringer på de relevante lydtekniske forhold. Der blev på beboernes anmodning ikke anvendt en støjmåler i forbindelse med kommissionens besigtigelse. Taksationskommissionens opgave med at efterprøve Ekspropriationskommissionens kendelse indebærer tillige, at der ikke er grundlag for at foretage en ny støjmåling over en periode på 14 dage, som beboeren havde anmodet om. Det er således støjrapporten af 22. marts 2021, der er udarbejdet i forbindelse med Ekspropriationskommissionens behandling af sagen, der også ligger til grund for afgørelsen i denne sag.

Taksationskommissionen erkender, at de faktiske støjmålinger kan være behæftet med usikkerhed. Men Taksationskommissionen finder ikke, at dette forhold sammenholdt med de øvrige omstændigheder i sagen giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporten af 22. marts 2021, således som påstået af beboeren, der har gjort gældende, at støjrapporten ikke giver et retvisende billede af generne ved togpassagerne. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporten for støjmålingerne foretaget den 22. marts 2021 giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne, til at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen, og at sagen derfor ikke bør hjemvises til fornyet behandling for Ekspropriationskommissionen.

Taksationskommissionen finder lige som Ekspropriationskommissionen, og af de samme grunde som anført af Ekspropriationskommissionen vedrørende den naboretlige tålegrænse, ikke at den naboretlige tålegrænse kan anses for overskredet. Taksationskommissionen stadfæster således Ekspropriationskommissionens afgørelse.

Kommissionen skal dog også 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.

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

Susanne Nielsen
Erling Rørdam

Tina Ortmann
Karl Frandsen

/Susanne Midtgaard Lykke

Klagevejledning

Den af Taksationskommissionen afsagte kendelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Er en part utilfreds med Taksationskommissionens afgørelse, 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 bekræftes.

Viborg, den 17. maj 2022

Susanne Midtgaard Lykke
Fuldmægtig, Cand.jur

