Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 28. november 2022

Sagsnr. 2022-064887

Sagens parter:

Beboere: Beboer 1 og Beboer 2

(herefter benævnt beboerne)

Beliggende: Adresse .

1814 Frederiksberg C

(lb.nr. Ptv-035/Br004)

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 Metro Cityringen er berettiget til erstatning mv. efter gældende praksis vedrørende den naboretlige tålegrænse.

Mandag den 28. november 2022, ca. kl. 10:30 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på Adresse ., 1814 Frederiksberg C. 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 2. april 2022 fra beboeren.

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

På dagen mødte beboeren Beboer 2 .

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

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

Sagens oplysninger

Metroselskabet har, efter åbningen af Cityringen (M3) i september 2019, modtaget en række klager over støj i beboelser, der ligger i nærheden af eller ovenpå 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 blev foretaget 2 orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 85 af 15. december 2021 udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 19 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 10:00-11:00. Middelværdien af alle målinger er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 37 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier er målt til 40 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 128 af 21. januar 2022 udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 30 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 10:15-11:30. Gennemsnittet af alle målinger er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 36,9 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier er målt til 40,7 dB(A). Det fremgår endvidere, at der også er blevet målt for den lavfrekvente støj, som var $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog 18,8 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog 19,6 dB(A).

Af de 29 sager om støjgener fra metrotog i drift, der er indbragt for taksation, er gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier fra de to støjmålinger i denne sag, blandt de 10 højeste.

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i Ekspropriationskommissionens afgørelse af 30. marts 2022. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Oversendelsesbrev af 8. april 2022 fra kommissariatet*
- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 30. marts 2022, 395. hæfte*
- *Klage: E-mail af 2. april 2022 fra beboerne*
- *Klage til kommissariatet: E-mail af 30. september 2021*
- *Tilbud om en orienterende støjmåling: E-mail af 3. december 2021*
- *Fremsendelse af støjrapport nr. 85: E-mail af 22. december 2021*
- *Støjrapport nr. 85 af 15. december 2021*
- *Fremsendelse af støjrapport nr. 128: E-mail af 28. januar 2022*
- *Støjrapport nr. 128 af 21. januar 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.*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del) af 15. december 2020.*
- *Teknisk notat af 19. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Støjrapport af 28. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Orienteringsbrev af 27. november 2020 fra Metroselskabet vedr. valg af sportype med bilag 1-3.*
- *Skrivelse af 17. marts 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Skrivelse af 15. juni 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Skrivelse af 28. maj 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Skrivelse af 24. august 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Skrivelse af 1. oktober 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Skrivelse af 1. november 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*

- *Skrivelse af 7. januar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Skrivelse af 19. januar 2022: Metroselskabets svar til Ekspropriationskommissionen på uddybende spørgsmål.*
- *Skrivelse af 4. februar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften.*
- *Indlæg af 11. februar 2022 fra Metroselskabet*

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 30. marts 2022

"Kommissionens vurderinger og afgørelse

Kommissionen m.fl. overværede ved besigtigelsen i boligen samlet set registreret passage af 20 metrotog. Kommissionen har noteret sig, at passagerne generelt set var hørbare og nogle tydeligt hørbare.

Den af kommissionens støjekspert medbragte lydtrykmåler viste under besigtigelsen en maksimumsstøj $L_{pA,max,FAST}$, der i gennemsnit var på ca. 35 dB(A) - og for de 5 mest støjende togpassager, $L_{pA,max,FAST}$ ca. 40 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 de foreliggende støjrapporter kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et højere 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 har noteret sig, at gennemsnitsstøjen ved alle de målte metrotogspassager enten ikke overstiger eller kun må få decibel overstiger de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med. Gennemsnitsstøjen for de 5 mest støjende metrotogpassager overstiger med få decibel (0,7 dB(A))), jf. støjrapport nr. 128, grænseværdierne for $L_{pA,max,FAST}$ i vejledningen fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, hvor grænseværdien er på 40 dB(A). Der henvises endvidere til, at gennemsnittet af den lavfrekvente støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ ikke overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997 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 finder 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.

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 10. februar 2022, jf. ovenfor, og til kommissionens bemærkninger i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del (kommissionens principbeslutning) - som kan findes på www.komoe.dk.

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

Denne afgørelse er truffet i henhold til § 17, jf. § 20 og § 21, i ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 med senere ændringer).”

Parternes påstande og synspunkter

Beboeren påstod ekspropriationskommissionens afgørelse ændret, således at der udbetales en erstatning for overtrædelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra metrotogene.

Beboeren fremførte, at den naboretlige tålegrænse er overskredet. Beboeren argumenterede for, at ekspropriationskommissionens afgørelse er udokumenteret i forhold til den naboretlige tålegrænse, da kommissionen i deres afgørelse omgik det skønsmæssige grundlag for vurderingen af den naboretlige tålegrænse.

Beboeren bemærkede, at ekspropriationskommissionen i deres vurdering af den naboretlige tålegrænse sammenlignede støjen fra metrotogene med grænseværdier for strukturbåren støj forårsaget af metrotog i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med. Beboeren anførte, at den højeste af disse grænseværdier ved projektering er 35 dB(A), hvilket er lavere end det målte gennemsnit for andelsboligen, som i gennemsnit er 36,9 dB(A) og 40,7 dB(A) for de 5 mest støjende passager. Beboeren mente, at ekspropriationskommissionen sammenlignede værdierne på et upræcist og lemfældigt grundlag.

Beboeren påpegede, at en forøgelse af 3 dB(A) i støjen fra metrotogene er en fordobling i lydniveau. Beboeren argumenterede for, at andelsboligens overskridelse af grænseværdierne, grundet ovenstående, er større end ekspropriationskommissionen antog.

Slutteligt bestred beboeren, at støjgenen fra metrotogene er påregneligt som led i den almene samfundsudvikling.

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 anerkendte på besigtigelsen, at nogle beboere kan føle sig generet af lydene fra metrotogene. Anlægsmyndighedens repræsentant fastholdt dog, at denne ikke finder, at den naboretlige tålegrænse er overskredet.

Slutteligt fremhævede anlægsmyndighedens repræsentant, at anlægsmyndigheden er meget interesseret i glade naboer også over metroen, og de vil derfor fortsætte arbejdet med at nedbringe lydene fra metrotogene.

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Taksationskommissionen bemærker indledningsvis, at taksationskommissionens kompetence navnlig fremgår af ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, hvor det bl.a. er anført, at ekspropriationskommissionens kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for taksationskommissionen. Efterprøvelse af ekspropriationskommissionens kendelse indebærer, at taksationskommissionen skal foretage en ny vurdering af sagen på det samme materielle grundlag, der forelå på tidspunktet for ekspropriationskommissionens afgørelse. Når taksationskommissionen har været på besigtigelse i denne sag, var det derfor ikke med henblik på at fastslå et bestemt støjbillede, der kunne lægges til grund for afgørelsen i denne sag, men alene for at give kommissionens medlemmer et indtryk af problemets karakter samt give sagens parter mulighed for at fremkomme med yderligere bemærkninger til sagen. Det er således støjrapporterne af 15. december 2021 og 21. januar 2022, 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 støjrapporterne af 15. december 2021 og 21. januar 2022. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporterne af 15. december 2021 og 21. januar 2022 giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne, til at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Taksationskommissionen finder lige som ekspropriationskommissionen, og af de samme grunde som anført af ekspropriationskommissionen 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

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 6. januar 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

