Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 17. januar 2023

Sagsnr. 2022-049664

Sagens parter:

Beboeren: beboer1

(herefter benævnt beboeren)

Beliggende: adresse1

2000 Frederiksberg C

(lb.nr. Amh-006/Br008)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet I/S

(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen ændrer 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 efter naboretlige regler.

Tirsdag den 17. januar 2023, ca. kl. 10:35 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på adresse1 , 2000 Frederiksberg C. 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.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 20. december 2021 fra beboeren.

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

På dagen mødte beboeren.

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

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

Sagens oplysninger

Metroselskabet har, efter åbningen af Cityringen (M3) i september 2019, modtaget en række klager over støj i beboelser, 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.

Sagen angår en andelslejlighed, som ifølge BBR er på 93 m^2.

Der er foretaget to orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 7 af 10. marts 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 25 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 18:00-19:00. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 35,4 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 44,1 dB(A). Efterfølgende er de målte værdier blevet analyseret med henblik på at finde værdierne for $L_{pA,LF,10min}$. $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 24,4 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 25,3 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 50 af 24. august 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 20 passerende tog i tidsrummet ca. 19:00-20:30. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 33,3 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 39,3 dB(A). Det fremgår endvidere, at der er blevet målt for den lavfrekvente støj. $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 19,7 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog 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 de to støjmålinger i denne sag, blandt de 3 højeste.

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens afgørelse af 30. november 2021. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 16., 28. september, og 7. oktober 2021 samt protokoltilførsel den 30. november 2021, 384. hæfte*
- *Klage: E-mail af 20. december 2021 fra beboer*
- *Diverse e-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet, anlægsmyndigheden, Frederiksberg Kommune og Taksationssekretariatet*
- *Støjrapport nr. 7 af 10. marts 2021*
- *Telefonnotat af 17. marts 2021*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollen af 24. marts 2021 samt protokoltilførsel den 13. april 2021, 375. hæfte*
- *Telefonnotat af 12. maj 2021*
- *Støjrapport nr. 50 af 24. august 2021*

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 30. november 2021

"Kommissionen m.fl. overværede ved besigtigelsen i boligen samlet set registreret passage af 12 metrotog. Kommissionen har noteret sig, at passagerne generelt set var 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. 38 dB(A). Det skal understreges, at der er tale om en meget usikker måling.

Kommissionen har på baggrund af den seneste støjrapport nr. 50 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et lavere støjniveau end ved den første støjmåling. Den seneste støjmåling viser således et støjniveau, der ligger på niveau med det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, hvor der ikke blev tildelt erstatning. 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 ved den seneste orienterende støjmåling 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 den lavfrekvente støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ ved den seneste orienterende støjmåling kun overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997 med under en decibel.

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.

Med hensyn til det af beboeren anførte om, at støjen stiger om aftenen, må kommissionen henholde sig til, at det er de samme tog, der kører efter samme kørselsmønster dag, aften og nat, idet de mest støjende tog dog udtages af driften om aftenen og natten. Kommissionen kan dog godt forstå, hvis støjen hen på aftenen og om natten opleves højere, fordi der er mere stille i byen. Endvidere kan støjen fra togenes passage måske høres i lidt længere tid hen på aftenen og om natten, fordi den svageste del af støjen, der ligger i begyndelsen af passagen og i slutningen af passagen, på dette tidspunkt ikke så let overdøves af baggrundsstøj som om dagen.)

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 finder, at støjgenerne m.v. ikke 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 7. oktober 2021 og til de generelle bemærkninger, som kommissionen har anført i forhandlings protokollens 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, § 21, i ekspropriationsproceslovén (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 med senere ændringer).”

Parternes påstande og synspunkter

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

fortroligt

Beboeren anførte, at støjgenerne fra metrotogenes kørsel har været til stede fra starten, og at de pibende rulletrapper fra metrostationen også er en støjgene. Derudover henviste beboeren til, at lydmålingerne var over grænseværdierne.

Beboeren anførte, at støjen og vibrationerne fra metrotogenes kørsel bl.a. giver propper i ørene og trykken for brystet, og at vibrationerne er så kraftige, at det har forårsaget revner i loftet i lejligheden.

Beboeren oplyste, fortroligt
at hun har udlejet den støjplagede andelslejlighed.

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, men fastholdt at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet.

Sluttelig fremhævede anlægsmyndighedens repræsentant, at anlægsmyndigheden vil fortsætte arbejdet med at nedbringe lydene fra metrotogene.

Udsættelse og indhentelse af sagkyndig udtalelse

Under voteringen besluttede taksationskommissionen at udsætte sagens videre behandling på indhentelse af eventuelle yderligere oplysninger, der måtte fremkomme

under den senere behandling af andre lignende sager, der var berammet til behandling primo marts 2023.

I lyset af, hvad der er kommet frem under behandlingen af disse sager, anmodede taksationskommissionen 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 forskellige boligtyper. Claus Møller Petersen har ikke besigtiget boligen. Claus Møller Petersen anfører bl.a. følgende:

*"**Formål:***
Formålet med denne sagkyndige udtalelse er at beskrive og bestemme omkostningsniveauet for 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".

Grundlag:

Offentliggjort rapport "Måling af støj fra Metro Cityringen i 16 boliger i 2020" fra Force Technology dateret 11. december 2020 samt oplysninger om, at to af bygningstyperne er særligt relevante for denne sagkyndige udtalelse, nemlig de to meget forskellige boligtyper [i nærmere angivet ejendomme].
[I nærmere angivet ejendom] består bygningerne af ældre muret byggeri fra 1870'erne med relativt lette træetageadskillelser. Byggeriet på [nærmere angivet ejendom] er fra 1970'erne og er udført med tunge betonhuldæk, murede boligadskillende tværvægge og lette facadepartier.

Det fremgår af ovennævnte 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 i begge boligtyper.

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[1] og med lydabsorberende plader i hulrummet foran alle vægge med kontakt til bygningernes fundamenter. Der kan ses bort fra vægge med køkkenelementer.

[1] *Her er forudsat 25 mm tykke Gyproc akustikprofiler og 2 lag alm. gipsplade. Tykkelse i alt ca. 50 mm*

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[2]. På strøerne – mellem og uden kontakt til de bærende bjælker - udlægges tunge gulvgipsplader[3] således at oversiden af pladerne er ca. 10 mm højere end bjælkerne. Er der ikke lerindskud, skal der udlægges lydabsorberende plader[4] 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[5] ca. 10 mm under bjælkerne, da lofterne skal opsættes i lægter båret af vibrationsisolerende ophæng fastgjort i bjælkesiderne og med lydabsorberende plader[4] 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.

I de yngre boligtyper med etageadskillelser af betonhuldæk skal der etableres nye tungere gulve samt lofter som begge udføres vibrationsisoleret. Gulvene monteres på strøer på elastiske underlag[6] med tung gulvgips[3] som underlag for trægulvene. Lydabsorberende plader[4] udlægges i hulrummet. Med en eksisterende gulvhøjde på ca. 100 mm vil det være muligt at fastholde uændret gulvhøjde. Lofter udføres med opbygning svarende til de foreslåede forsatsvægge, dvs. tunge gipspladelofter båret af akustikprofiler med lydabsorberende plader i hulrummet. Loftet vil blive sænket med 40-50 mm afhængig af hvilke gipsplader der vælges i loftet.

Omkostningsniveau:

Der vil være forskel på omkostningsniveauerne for de ældre og de yngre boligtyper pga. de nødvendige indgreb i træetageadskillelserne.

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 m2 boligareal: 10.500 kr/m2.
For 100 m2 boligareal: 9.500 kr/m2

Nyere bygninger med betonhuldæk, for 50 m2 boligareal: 10.000 kr/m2.
For 100 m2 boligareal: 9.000 kr/m2

Sweco den 21/4 2023
Claus Møller Petersen

[2] *Som min. 12 mm Rød Sylomer*
[3] *Som 25 mm Gyproc Floor board 38 kg/m2*
[4] *Som blød mineral-/glas-/eller fåreuld med tykkelse min 5 mm mindre end hulrummet*
[5] *Som 2 lag 10 mm elle 1 lag 18 mm Fermacell fibergips ca. 21 kg/m2*
[6] *Som Granab system 3000N"*

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Denne sag angår spørgsmålet om, hvorvidt beboeren 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 navnlig 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 indendørs som $L_{pA,max,fast}$ sat til 40 dB(A) (i timerne 22-07). Af vejledningens generelle bemærkninger (afsnit 2.2.1) fremgår bl.a.:

"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. Støjrapporterne af 10. marts 2021 og 24. august 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 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 de nævnte usikkerhedsmomenter, sammenholdt med de øvrige omstændigheder i sagen, giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporterne af 10. marts 2021 og 24. august 2021.Taksationskommissionen lægger således til grund, at disse støjrapporter giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Der er i sagen foretaget to orienterende støjmålinger (nr. 7 af 10. marts 2021 og nr. 50 af 24. august 2021). Det fremgår af de to målinger, at den registrerede gennemsnitlige støj fra de 5 mest støjende passager $L_{pA,max,FAST}$ blev målt til henholdsvis 44,1 dB(A) og 39,3 dB(A), og at den lavfrekvente støj $L_{pA,LF,10min}$ i de to målinger blev målt eller beregnet til henholdsvis 24,4 dB(A) og 19,7 dB(A) for 5 passager og henholdsvis 25,3 dB(A) og 20,3 dB(A) for 7 passager.

Måling nr. 7 viser en overskridelse af de vejledende og orienterende grænseværdier målt som $L_{pA,max,fast}$ 40 dB(A) og $L_{pA,LF}$ 20 dB(A), mens måling nr. 50 viser resultater meget tæt på de vejledende grænseværdier. De forskellige resultater i de to målinger kan have sammenhæng med, at det er lykkedes at reducere støjniveauet og/eller det forhold, at nogle metrotog kan høres mere end andre; togpassagernes støjbillede på den enkelte lokalitet kan som nævnt variere på forskellige tidspunkter som følge af bl.a. forhold, der i et vist omfang endnu ikke er fuldt klarlagt.

Under taksationskommissionens besigtigelse den 17. januar 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.

Selv om boligen er beliggende i en ejendom, der ligger ud til en, navnlig i dagtimerne, befærdet gade, konstaterede kommissionen under besigtigelsen, der fandt sted om formiddagen, tydeligt hørbare togpassager. Taksationskommissionen lægger til grund, at togpassagerne i højere grad dominerer det samlede støjbillede i nattetimerne.

Ud fra en samlet vurdering af resultaterne af de orienterende støjmålinger, de under besigtigelsen konstaterede tydeligt hørbare passager og det forhold, at der er tale om hyppige togpassager, også om natten, finder taksationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, og at beboeren derfor er berettiget til erstatning for tab forvoldt af støjgener, der ligger ud over tålegrænsen.

Der er tale om en andelsboligforening, og beboeren, der er andelshaver, er for tiden fraflyttet og har udlejet andelsboligen. Ud fra oplysningerne i sagen lægger Taksationskommissionen til grund, at fraflytningen i væsentlig grad skyldes støjgenerne.

Efter almindelige erstatningsretlige principper er også indehavere af en begrænset ret over en fast ejendom, herunder andelshavere med brugsret til en andelsbolig, alt andet lige erstatningsberettiget på lige fod med ejeren. Dette må efter taksationskommissionens opfattelse antages at gælde også for erstatning baseret på naboretlige grundsætninger.

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 estimatet, 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 indgår desuden i vurderingen, at de i udtalelsen omtalte ændringer i boligkonstruktionen er meget omfattende, og at erstatningen derfor i givet fald 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.

Ifølge andelsboligforeningens regnskab for 2019 (gengivet på foreningens hjemmeside) anvendes den seneste offentlige vurdering (fra 2012) som grundlag for fastsættelsen af den lovbestemte maksimalpris for salg af andele. For så vidt angår beboerens andel fører dette til en maksimalpris på ca. 15.100 kr./m^2. Allerede af den grund er der efter taksationskommissionens opfattelse ikke grundlag for at antage, at handelsværdien af beboerens andel er formindsket som følge af støjgenerne.

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.

Selv om taksationskommissionen som nævnt ikke finder grundlag for at antage, at andelens handelsværdi er negativt påvirket af støjgenerne, må det efter kommissio-

nens opfattelse lægges til grund, at støjen fra driften af Metro Cityringen påfører beboeren gener, som væsentligt reducerer beboerens brugsværdi af boligen. Fastsættelse af erstatning for nedsættelse af en boligs brugsværdi for beboeren må ifølge sagens natur have en skønsmæssig karakter, og kommissionen finder, at erstatning for generne som følge af metrodriften i denne sag passende kan fastsættes til 200.000 kr.

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 200.000 kr. til beboeren i erstatning for støj- og vibrationsgener som følge af driften af Metro Cityringen.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 20, jf. § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer).

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 8. juni 2023
Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

