Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 16. januar 2023

Sagsnr. 2022-067851

Sagens parter:

Beboere: beboer1 og beboer2

(herefter benævnt beboerne)

Beliggende: adresse .

2100 København Ø

(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 Metro Cityringen og Nordhavn er berettiget til erstatning mv. efter naboretlige regler.

Mandag den 16. januar 2023, ca. kl. 11:25 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på 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 19. april 2022 fra beboerne.

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

På dagen mødte beboerne.

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 og Nordhavn (M4) i marts 2020, 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 samtidig ville være nødvendigt med en fuld lukning af metroen i en periode på 3-6 måneder. Metroselskabet færdigmeldte anlægget af Cityringen den 26. juni 2020.

Der er foretaget én orienterende støjmåling i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 120 af 6. januar 2022 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 18 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 11:00-12:00. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 27 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 31 dB(A).

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i Ekspropriationskommissionens afgørelse af 23. marts 2022. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsportokollen af 27. januar 2022 samt protokoltilførsel den 23. marts 2022, 394. hæfte*
- *Klage: E-mail af 19. april fra beboerne*
- *E-mailkorrespondance mellem beboerne og kommissariatet: 29. september 2021 – 12. januar 2022*
- *Støjrapport nr. 120 af 6. januar 2022*
- *E-mailkorrespondance mellem beboerne og kommissariatet: 19. januar 2022 – 1. marts 2022*
- *E-mail fra anlægsmyndigheden til Taksationssekretariatet: 12. december 2022*
- *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 23. marts 2022

"Kommissionen har på baggrund af den foreliggende støjrapport nr. 120 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)).

Kommissionen har noteret sig, at gennemsnitsstøjen ved alle de målte metrotogspassager ikke overstiger de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med. Gennemsnitsstøjen for de 5 mest støjende metrotogpassager overstiger ikke grænseværdierne for $L_{pA,max,FAST}$ i vejledningen fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, hvor grænseværdien er på 40 dB(A).

Der er ikke foretaget måling af lavfrekvent støj, da det ud fra de foreliggende målinger af maksimalværdierne, jf. ovenfor, findes det helt usandsynligt, at gennemsnittet af den lavfrekvente støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ vil overstige grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997 ved passage af de 7 mest støjende tog.

Ved de første 16 målinger i forbindelse med prøvesagerne i 2020 blev det undersøgt, om antallet af togpassager sammenlagt kunne give anledning til overskridelser af grænseværdier for den "almindelige" støj over en referenceperiode på en ½ time om natten. I ingen af de målte boliger var dette tilfældet. Mht. den lavfrekvente støj har det i få tilfælde vist sig, at summen af lydenergien for de 7 mest støjende tog kan give mindre overskridelser af Miljøstyrelsens orienterende støjgrænse på 20 dB(A) i aften- og natperioden. I virkeligheden er det usandsynligt at "de 7 mest støjende tog", som er udvalgt fra op til 30 togpassager skulle passere lige efter hinanden og dermed reelt kunne give anledning til en overskridelse af den orienterende grænseværdi.

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 27. januar 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).

Således passeret."

Parternes påstande og synspunkter

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

Beboerne har som støtte for påstanden i e-mail af 19. januar 2022 til ekspropriationskommissionen, fremført følgende:

"I over to år har Metroselskabet ikke kunnet lokalisere og finde løsninger på den permanente metrostøj, som vi udsættes for.

Metroselskabet forsøger løbende med skinneslibning, som kan give en kortvarig hørbar forbedring. Men, da vores forståelse er, at Metroselskabet ikke vil ofre de nødvendige ressourcer på vedligeholdelse af skinnelegemet, så er vi hurtigt tilbage til det uacceptable støjniveau.
Metroselskabet forsøger sig med hjulafretning og udtagning af de tog, der giver flest vibrationer. Også her er der alene tale om løsninger, som kan give kortvarige forbedringer, da vores forståelse er, at der ikke er tale om permanent fjernelse af den dårligste del af tog-materiellet.
Det er endvidere vores forståelse, at Metroselskabet tester smøring af skinner på udvalgte strækninger, men uden at dette indtil videre har medført en gavnlig effekt. Vi er oplyst, at dette ikke er afprøvet på skinner under os, til trods for, at vi anmodet om dette.

Vi blev tidligt oplyst, at vi som naboer til en morderne metro ikke ville opleve støj fra den daglige drift - dette blev oplyst os før byggeriet, under byggeriet (hvor vi oplevede støj fra byggepladsen i adresse *) og også under besøg fra Metroselskabet i vores lejlighed, hvor det tydeligt blev oplyst, at vi ikke ville kunne høre alle tog, og slet ikke fra den nye linie til Nordhavn.*

Nu står vi en situation, hvor vi kan høre alle tog fra M3 og M4 (1-2 tog i minuttet) – i perioder meget og i andre korte perioder mindre. Vi har oplevet, at det særligt blev værre efter ibrugtagelsen af linjen til Nordhavn. Vi oplever, at hastigheden hæves og sænkes, og at dette betyder meget for lødniveauet og længden af støjen. Vi oplever i perioder, at tog "bumler" formentlig på grund af ujævne hjul eller skinner.

Vi kan ikke gøre noget ved det - som man for eksempel kan ved støj fra s-tog og motorvej - i vores tilfælde fordi lyden kommer nedefra.

Vi er ramt af såvel M3 som M4. Vi har en tragt med skinnefordeling under/tæt på os, og vi har en station tæt på, hvor vi kan høre, at tog bremser og accelerer.

Vi forstår, at den tålegrænse, man vurder skal finde anvendelse ikke konkret er overskredet i de ca. 20 min Force målte. Force registrerede 19 tog og Force oplyste, at de kunne høre flere tog, end dem der blev registreret.

Målingen blev foretaget i en periode, hvor støjniveauet af os er vurderet i den lave ende.

En måling i 20 minutter på nuværende tidspunkt giver ikke et retvisende billede. Målingen burde ske over minimim 24 timer og på flere udvalget datoer.

Vi mener, at ovenstående, herunder antallet af hørebare tog samt det faktum, at vi intet kan gøre for at dæmpe lyden, bør indgå i jeres vurdering af, om tålegrænsen er overskredet. Vi mener også, at kommissionen ikke er tilstrækkeligt oplyst til at kunne træffe afgørelse (med henvisning til ovenstående), og I bør vurdere, om detet er tilfældet.

I alle tilfælde vil vi gerne bede kommissionen udtale, om antallet af tog indgår i vurderingen af, om tålegrænsen er overskredet, herunder om antallet af tog i sig selv kan betyde, at grænsen er overskredet- dvs. om det er et krav, at den udtalte db grænse overskrides.

Kommissionen bedes også udtale, om det indgår i vurderingen, om borgeren selv har mulighed for at foretage tiltag, der kan reducere støjniveauet.

Endelig bedes kommissionen udtale, om det kan have betydning for vurderingen, om Metroselskabet (før byggeriet, under byggeriet og efter byggeriet) har tilkendegivet, at borgeren ikke ville opleve støj fra metrotog.

Fremadrettede tiltag:

Vi har forstået, at kommissionen tidligere i en konkret afgørelse har henstillet til Metroselskabet, at de - til trods for, at tålegrænsen i den konkrete sag ikke var overskredet-fortsat skal gøre hvad de kan for at reducere støjen. Vi henstiller til, at kommissionen fortsat henstiller dette til Metroselskabet samt yderligere, at alle tiltag skal prøves, hvor der foreligger henvendelser fra borgere.

I den forbindelse påpeger vi følgende:

Ifølge de oplysninger, vi har modtaget fra Metroselskabet, så er der flere mulige tiltag, som anført i de 3 såkaldte Rambøll-rapporter, som endnu ikke er afprøvet - bl.a. større svelleblokke med blødere dæmpningsmateriale; optimering af kørselshastighed efter tid på døgnet og ligeledes optimering af kørselshastigheden efter skinnelegemets kurveforløb.

Men det er vores forståelse, at Metroselskabet ikke vil undersøge disse og andre mulige støjdæmpende tiltag nærmere. Disse tiltag bør undersøges nærmere - når nu der kan være mulige løsninger, og disse er påpeget af Metroselskabets rådgiver."

Under besigtigelsen den 17. januar 2023 påpegede beboerne, at problemet er frekvensen af tog. I modsætning til, hvad der gør sig gældende for en motorvej med en konstant summen eller S-tog, der kører hvert kvarter, kan metroen høres 40-60 gange i timen, hvilket ifølge beboerne er mere generende. Derudover anførte beboerne, at det er muligt at lydisolere mod støj fra en motorvej eller et S-tog, men at det ikke er muligt at lydisolere for støjen fra metroen, da den kommer nedefra og igennem bygningen.

Slutteligt påpegede beboerne, at de hovedsageligt var bekymrede for, om Metroselskabet fremover vil blive fastholdt i at udvikle og bekæmpe støjen fra metrotogenes kørsel. Beboerne forklarede, at de var bange for at blive efterladt med intet andet valg end at klage til Metroselskabet, for derefter at modtage et standardsvar retur.

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 under besigtigelsen, at der er forskel på støjen fra de individuelle metrotog. Nogle metrotog kan høres mere end andre. Repræsentanten oplyste, 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 årsagen til forskellen på støjen fra de individuelle metrotog.

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte på besigtigelsen, 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. 120 af 6. januar 2022, 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 6. januar 2022. 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 denne 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 1. marts 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

