Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 28. november 2022

Sagsnr. 2022-048309

Sagens parter:

Beboer: Beboer

(herefter benævnt beboeren)

Beliggende: Adresse .

1814 Frederiksberg C

(Lb.nr. Ptv-035/Br001)

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. 9:45 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 12. 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, som 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 to orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af støjrapport af 28. oktober 2020 udarbejdet af FORCE Technology fremgår det, at der den 13. august 2020 er målt for 22 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 15:25-16:20. Gennemsnittet af alle målinger er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 30,3 dB(A), og den højeste målte passage er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 34,4 dB(A). Det fremgår desuden, at der også er blevet målt for den lavfrekvente støj, som var $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog 15,0 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog 16,1 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 47 af 23. august 2021 udarbejdet af FORCE Technology fremgår det, at der er målt for 21 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 20:45-21:45. Gennemsnittet af alle målinger er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 32,2 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier er målt til 34,7 dB(A). Det fremgår desuden, at der også er blevet målt for den lavfrekvente støj, som var $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog 15,3 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog 16,2 dB(A).

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:

- *Oversendelsesbrev af 17. december 2021 fra kommissariatet*
- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 30. november 2021, 385. hæfte*
- *Klage: Brev af 12. december 2021 fra beboer*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer og kommissariatet – 3. august 2020 til 6. oktober 2021*
- *Indkaldelse til besigtigelse af bolig – brev af 4. september 2020 fra kommissariatet*
- *Metroselskabets skriftlige indlæg af 17. september 2020 vedrørende hørbare metrotog*
- *Uddrag af støjrapport udført den 28. oktober 2020 vedrørende* A2 *.*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet, anlægsmyndigheden og lydekspert - 16. oktober 2020 til 9. december 2020*
- *Brev af 18. december 2020 fra kommissariatet til beboer*
- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 15. december 2020, 365. hæfte (speciel del)*
- *E-mail af 4. maj 2021 fra beboer - anmodning om genoptagelse af sag*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 380. hæfte samt protokoltilførsel den 18. juni 2021*
- *Støjrapport nr. 47 af 23. 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.*
- *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. november 2021

"Kommissionens bemærkninger og afgørelse

…

Kommissionen m.fl. overværede ved besigtigelsen i boligen den 28. september 2021 samlet set mindst 19 passerende metrotog. Kommissionen har noteret sig, at passagerne generelt set var hørbare. Enkelte af dem var tydelig hørbare.

Den af kommissionens støjekspert medbragte lydtrykmåler viste under besigtigelsen en maksimumsstøj $L_{pA,max,FAST}$, der i gennemsnit var på ca. 33 dB(A) – og for de 5 mest støjende togpassager, $L_{pA,max,FAST}$ ca. 36 dB(A). Det skal understreges, at der tale om en meget usikker måling.

Kommissionen har på baggrund af den nye støjrapport nr. 47 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et lidt højere støjniveau end ved den første måling i august 2020. Der er dog fortsat tale om et lavere støjniveau, end det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne. 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.

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 føles 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 har i sagen noteret sig, at gennemsnitsstøjen ved alle 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 heller ikke grænseværdierne for $L_{pA,max,FAST}$ i vejledningen fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, hvor grænseværdien er på 40 dB(A). Der henvises endvidere til, at gennemsnittet af lavfrekvent støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ ikke overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997.

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.

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 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. Ulemperne overstiger efter kommissionens opfattelse ikke, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet på dette sted, og er, som ovenfor nævnt, påregneligt, at der i en hovedstad etableres nye transportforbindelser, herunder metro.

Kommissionen finder således ud fra en konkret og samlet vurdering 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.

Der henvises i øvrigt til kommissionens generelle bemærkninger i forhandlingsprotokollen for mødet den 7. oktober 2021 (385. hæfte) og til de generelle bemærkninger, som kommissionen har anført 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 forholdsvis 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).”

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 det er beklageligt at de 490 husstande, der har klaget, er blevet holdt op imod de ca. 15,000 husstande, der er beliggende over Cityringen. Beboeren argumenterede, at det er misvisende, da støjgenerne stammer fra specifikke steder og ikke fra hele Cityringen. På disse specifikke støjplagede steder omkring Cityringen påstod beboeren, at alle husstande er generede. Beboeren forklarede, at denne, i sit virke som initiativtager til kommunikation med kommunen, har været i kontakt med mange andre klagere. Beboeren påpegede, at der er tale om et specifikt problem på specifikke steder, hvor alle underordnet alder og tidspunkt på døgnet er generet af støjen.

Beboeren fremførte, at lydbilledet fra metrotogene skifter fra dag til dag, fra tog til tog og fra sted til sted. Beboeren fortalte, at der hele tiden er en ny grund til at vedligehold af skinner og hjul ikke bliver gjort, hvilket resulterer i en kraftig stigning i støjgener. Beboeren argumenterede, at støjbilledet ikke er blevet undersøgt tilstrækkeligt, da lydbilledet ikke er stabiliseret endnu.

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, samt at der er flere, der er generet, nogle steder end andre. Anlægsmyndigheden 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 at de derfor fortsætter 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 28. oktober 2020 og 23. august 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 støjrapporterne af 28. oktober 2020 og 23. august 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporterne af 28. oktober 2020 og 23. august 2021 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.

