Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 4. marts 2022

Sagsnr. TS81001-00342

Sagens parter:

Beboer: Beboer

Beliggende: Adresse 1 .

2200 København N

LB.nr. Laa-029/Br011

Mod

Anlægsmyndigheden: Metroselskabet I/S

Taksationskommissionen stadfæster Ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

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

Fredag den 4. marts 2022, kl. 8.45, samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på Adresse 1 ., 2200 København N.

Til stede ved Taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor Thomas Riis, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer landmand Karl Frandsen og cand.jur. Susanne Nielsen samt de kommunalt udpegede kommissionsmedlemmer ejendomsmægler Tina Ortmann og landinspektør Erling Rørdam.

Som bistand for Taksationskommissionen mødte den ledende landinspektør Karsten Willeberg-Nielsen.

Claus Backalarz fra FORCE Technology bistod kommissionen med sagkyndig bistand.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 3. januar 2021 af beboer Beboer .

Taksationskommissionen har tidligere den 27. maj 2021 indledningsvist drøftet sagen, men realitetsbehandlede ikke sagen, ligesom der ikke blev gennemført en besigtigelse – bl.a. som følge af Metroselskabets anmodning om at udsætte sagens behandling.

Kommissionen besigtigede lejligheden og lyttede til i alt ti togpassager. Efterfølgende fremsatte parterne deres synspunkter på stedet. Kommissionen voterede senere samme dag på DGI Byen Hotel.

På dagen mødte beboer Beboer .

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

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

Sagens oplysninger

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

Der er i forbindelse med kortlægning af støjniveauet foretaget en række målinger i de berørte boliger, der af Ekspropriationskommissionen blev udvalgt og behandlet som prøvesager. Disse målingerne, med tilhørende fagspecifikke forklaringer, fremgår bl.a. af rapporten "Målinger af støj fra Metro Cityringen i 16 boliger i 2020" udarbejdet af FORCE Technology.

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

Metroselskabet har løbende gennemført analyser af forskellige tekniske løsninger med henblik på nedbringelse af støjen. De på nuværende tidspunkt af Metroselskabet gennemførte anlægstekniske tiltag og analyser har dog ikke med sikkerhed kunnet bidrage til en lydreducerende effekt, uden at det samtidigt vil være nødvendigt med en fuld lukning af Metro Cityringen i en periode på 3-6 måneder. Metroselskabet færdigmeldte herefter anlægget af Cityringen den 26. juni 2020.

Lejligheden beliggende Adresse 1 ., 2200 København N er en andelsbolig. Metroens ene tunnelrør er beliggende under boligen, mens det andet tunnelrør ligger i nogle få meters afstand til boligen. Toppen af tunnelrørene ligger i en dybde af ca. 16 meter under terræn.

Ved den egentlige støjmåling, der er foretaget den 9. september 2020 (måling nr. 13) til brug for sagens behandling for Ekspropriationskommissionen, og som fremgår af ovennævnte støjrapport udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 23 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 19:20 til 20:30. Maksimumsstøjen i denne bolig er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 33,1 dB(A). Gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier er målt til 37,5 dB(A) (denne værdi fremgår ikke af rapporten, men er fundet ved senere analyser af lydoptagelserne i lejligheden). Det bemærkes endvidere, at der ved den egentlige støjmåling er anført en værdi på $L_{pA,LF10min}$ på 14,8 dB(A). Gennemsnittet af de 7 højeste $L_{pA,LF10min}$ værdier er angivet til 19,5 dB(A). Der var i gennemsnit 150 sekunder mellem to tog, der kunne høres.

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

- Klage: mails af 3. og 4. januar 2021 fra beboeren
- Kendelse – Ekstraktudskrift af 365. hæfte (speciel del) af 15. december 2020
- Mail af 13. april 2020 fra beboer med klage over støjgener
- Mail af 26. maj 2021 med indlæg fra beboer
- Indlæg af 11. februar 2022 fra Metroselskabet

Materiale vedr. samtlige støjsager:

- Forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del)
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 342. hæfte. Møde den 8. januar 2020 vedr. skinnestøj
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 347. hæfte. Møde den 9. marts 2020 vedr. skinnestøj
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 350. hæfte. Møde den 19. juni 2020 vedr. skinnestøj
- Orienteringsbrev af 17. september 2020 fra Metroselskabet vedr. færdig meddelelse af anlægget med bilag 1-3
- Teknisk notat af 19. oktober 2020 fra Force Technology "Undersøgelse af regler for støj fra metrotog i andre lande"
- Støjrapport af 28. oktober 2020 fra Force Technology "Måling af støj fra Metro Cityringen i 16 boliger i 2020"
- Orienteringsbrev af 27. november 2020 fra Metroselskabet vedr. valg af sportype med bilag 1-3
- Skrivelse af 17. september 2020: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften
- Skrivelse af 15. juni 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften
- Indlæg af 17. september 2020 fra Metroselskabet
- Skrivelse af 27. november 2020: Metroselskabets orientering til Ekspropriationskommissionen om valg af sportype

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 15. december 2020

"Kommissionens bemærkninger og afgørelse

Kommissionen m.fl. overværede ved besigtigelsen i boligen mindst 11 passerende metrotog. Der har øjensynligt været flere togpassager under kommissionens besøg, men som ikke er registreret, da togpassagerne ikke med sikkerhed har kunnet identificeres/adskilles fra støj fra gaden, ejendommen eller lejligheden.

Kommissionen har noteret sig, at passagerne generelt set var hørbare - nogle tydeligt hørbare, andre svagt hørbare, hvilket delvist kunne skyldes, at passagerne blev overdøvet af støj fra bl.a. nabolejligheder. Den af kommissionens støjekspert medbragte lydtrykmåler viste under besigtigelsen en maksimumsstøj $L_{pA,max,FAST}$, der i gennemsnit var på ca. 34,5 dB(A). (Der er som nævnt i indledningen til protokollen tale om en meget usikker måling).

Ved den egentlige støjmåling, der fremgår af støjrapporten udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 23 passerende tog. Maksimumsstøjen i denne bolig er målt til $L_{pA,max,FAST}$ 33,1 dB(A). Det bemærkes endvidere, at der ved den egentlige støjmåling er anført en værdi på $L_{pA,LF,10min}$ på 14,8 dB(A). Der var i gennemsnit 150 sekunder mellem to tog, der kunne høres. Det ene tunnelrør er beliggende under boligen, mens det andet tunnelrør ligger i nogle få meters afstand til boligen, hvis tunnelrørene projiceres op i terræn. Toppen af tunnelrørene ligger i en dybde af ca. 16 meter under terræn.

Kommissionen finder, at støjgenerne i den pågældende bolig ligger lidt over det gennemsnitlige støjniveau set i forhold til de øvrige prøvesager.

Kommissionen har ud fra en samlet betragtning vurderet, at den naboretlige tålegrænse ikke kan anses for overskredet i sagen, hvorefter der ikke bliver tale om overtagelse af boligen eller erstatning grundet støj- og vibrationsgener fra metrotogenes passager.

Kommissionen har, ud over grænseværdierne i orienteringen fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 om lavfrekvent støj, som ikke i noget tilfælde er overskredet, lagt vægt på, at støjen i prøvesagerne ikke overstiger - eller kun med få decibel overstiger - de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med, og som er omhandlet i undersøgelser af regler for støj fra metrotog i andre lande. Dette gælder også i denne sag.

Det skal understreges, at det forhold, at en grænseværdi overskrides, ikke nødvendigvis betyder, at den naboretlige tålegrænse også er overskredet, men det indgår som et moment i vurderingen sammen med andre momenter, herunder lokaliteten, i dette tilfælde en storby, hvor støjniveauet må forventes at kunne være ganske højt. Det forhold, at støjen er hørbar og nogle gange tydeligt hørbar og generende, er således ikke det samme som, at den naboretlige tålegrænse er overskredet.

Ud fra naboretlige principper skal man tåle det, der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling, herunder på trafikområdet. I vurderingen skal således særligt indgå, hvad der må forventes af ulemper på den pågældende lokalitet, dvs. at det har betydning, hvor boligen er beliggende, herunder om den ligger i det åbne land eller i en storby som København. Heri ligger også, at man nødvendigvis må være indstillet på bymæssige forandringer og ændringer i trafikmønsteret, og at der kan være støjgener m.v. fra omgivelserne af den ene eller anden art.

Kommissionen finder herefter ikke, at støjgenerne m.v. medfører en så betydelig forringelse af boligens ejendomsværdi/brugsværdi, at der er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Det hører også med i den samlede betragtning, at Metrocityringen samtidig indebærer en stor transportmæssig fordel. Som ovenfor nævnt er det påregneligt, at der i en storby etableres nye transportforbindelser, herunder metro.

Kommissionen finder således ud fra en konkret rimelighedsvurdering ikke, at den naboretlige tålegrænse er overskredet i sagen, herunder ud fra ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med boligens karakter og beliggenhed samt områdets karakter. Endvidere er der ikke ved målingerne påvist nogen overskridelse af de af Miljøstyrelsen fastsatte grænseværdier for støj og vibrationer. Kommissionen finder samlet set ikke, at ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet på dette sted.

Kommissionen skal dog samtidig understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den forholdsvise hyppige frekvens af metrotogenes passager, kan virke generende. Kommissionen finder det derfor også vigtigt, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe støjen m.v., og at dette også må være muligt, herunder fra de mest støjende tog. Kommissionen har i den forbindelse noteret sig, at Metroselskabet i dets indlæg og høringssvar m.v. samt ved møderne med beboerne har udtalt, at Metroselskabet fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel.

Der henvises i øvrigt til forhandlingsprotokollens generelle del, hvor baggrunden for kommissionens behandling af prøvesagerne samt kommissionens generelle betragtninger og vurderinger nærmere fremgår.

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

Således passeret.

Sine H. Kjeldsen

/Silja Plohmann"

Parternes påstande og synspunkter

Beboeren har ved indlæg af 13. april 2020 bl.a. fremført, at lejligheden har været plaget af støj og rystelser fra Metroen siden dens åbning, samt at beboeren kan høre mange af togene passere hver eneste time. Dette er især forstyrrende om natten. Beboeren har i sit indlæg anført, at man kan høre et tog hvert 10. minut, nogle gange oftere, og at dette er meget forstyrrende for beboerens nattesøvn.

På besigtigelsen forklarede beboeren yderligere, at lyden fra togene er af varierende karakter, idet nogle lyde fremkommer som rumlende og andre som hvinende. Beboeren anførte hertil, at lydene er forskellige alt efter tidspunktet på dagen, og efter hvor man opholder sig i lejligheden. Beboeren forklarede, at der måske har været en mindre forbedring af støjen siden 2019, men at støjen på nogle dage nærmere opleves som forværret. Beboeren forklarede, at hun var bekymret for, om der i fremtiden ville blive indsat yderligere tog på metroen, og at støjen således kunne blive værre.

Beboeren gjorde gældende, at det ikke er rimeligt, at hun nu må leve med støjen fra metrotogene, når disse ikke var til stede, da hun købte lejligheden. Beboeren forklarede, at hun mærker en betydelig forskel på, hvordan det føles at opholde sig i lejligheden nu i forhold til tidligere, hvor man ikke var generet af støj fra metrotogene. Beboeren bemærkede, at særligt det, at lydene kommer nedefra, er meget generende og opleves helt anderledes end andre lyde.

Beboeren forklarede, at hun er en følsom person, og at hendes opmærksomhed er rettet mod lydene fra metrotogene utallige gange om dagen. Særligt generende er støjen dog om aftenen.

Anlægsmyndigheden påstod Ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har til støtte for påstanden i indlæg af 11. februar 2022 bl.a. fremført følgende:

(…) Metroselskabet kan konstatere, at der er beboere, som er generet af den lavfrekvente støj fra Cityringen. Det er beklageligt, og Metroselskabet vil som nævnt fortsat forsøge at begrænse generne.

Den naboretlige tålegrænse

Metroselskabet har anlagt en metro, der er inden for rammerne af VVM'en og som overholder de af Miljøstyrelsen fastsatte vejledende grænseværdier, med få undtagelser i de foretagne målinger. Ekspropriationskommissionen har i alle sagerne vurderet, at de gener, som nogle naboer oplever fra metroen i drift, ikke overskrider det, der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling og den naboretlige tålegrænse er således ikke overskredet.

Metroselskabet noterer sig, at Ekspropriationskommissionen vurderer, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet, og kan tilslutte sig Ekspropriationskommissionens synspunkter, jf. ovenfor. Metroselskabet mener således, at kendelserne, der som nævnt er enstemmige og baseret på en meget grundig sagsbehandling, skal stadfæstes af Taksationskommissionen.

Betragtninger om ejendomsværditab m.v.

Selvom den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet i nogen af sagerne, gjorde Ekspropriationskommissionen sig overvejelser om et eventuelt ejendomsværditab m.v., og Metroselskabet hæfter sig navnlig ved følgende udtalelse:

"Når og hvis der viser sig sager, hvor kommissionen vurderer, at der er tale om overskridelse af den naboretlige tålegrænse, vil det indgå i kommissionens overvejelser vedrørende erstatningsfastsættelsen, om der skal ske fradrag i/bortfald af erstatningen grundet de fordele, som anlægget af metroen har medført for ejendommen/boligen. Undersøgelser har vist, at etableringen af en metro er en så væsentlig transportmæssig forbedring, at priserne stiger for ejendomme beliggende inden for flere hundrede meters afstand fra metrostationerne." Metroselskabet er enig i overvejelserne. Hvis Taksationskommissionen mod forventning vurderer, at den naboretlige tålegrænse i disse sager er overskredet, gør Metroselskabet således gældende, at en eventuel erstatning på naboretligt grundlag skal relatere sig til forringelsen af lejlighedens handelsværdi. Metroselskabet er her enig i Ekspropriationskommissionens vurdering af, at boligen ikke er blevet påført et samlet økonomisk tab som følge af anlægget af Cityringen grundet den væsentlige transportmæssige forbedring.

Efter Metroselskabets opfattelse kræver det særlig hjemmel at udbetale erstatning på naboretligt grundlag til en beboer, der ikke ejer lejligheden, men er lejer eller andelshaver, idet disse beboere ikke påføres et økonomisk tab. Det skal nævnes, at kompensationen som følge af støjgenerne forbundet med metrobyggeriet kunne udbetales til beboerne (ikke ejerne), fordi der netop var tilvejebragt særlig hjemmel i cityringloven og nabopakkebekendtgørelsen.

Afslutning

Som nævnt er det beklageligt, at der er beboere, som er generet af den lavfrekvente støj fra Cityringen, og Metroselskabet vil som nævnt fortsat arbejde for at begrænse generne. Metroselskabet er imidlertid enig med Ekspropriationskommissionen i deres vurdering af sagerne og

mener, at Ekspropriationskommissionens kendelser skal stadfæstes af Taksationskommissionen. (…)

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte på besigtigelsen, at nogle beboere kan føle sig generet af lydene fra metrotogene. Anlægsmyndigheden fastholdt dog, at man ikke finder, at tålegrænsen er overskredet. Anlægsmyndighedens repræsentant gjorde desuden gældende, at metroens nærhed meget sandsynligt har bevirket en værdistigning for ejendommen.

Anlægsmyndighedens repræsentant forklarede, i henhold til beboerens bekymring for stigende togtrafik, at man ikke har kendskab til konkrete planer om at indsætte flere tog, og at man heller ikke finder dette sandsynligt. Repræsentanten bemærkede dog, at det ikke kan udelukkes, at der på lang sigt måske kan komme en øget frekvens på metroen.

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

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Taksationskommissionen bemærker indledningsvis, at Taksationskommissionens kompetence navnlig fremgår af ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, hvor det bl.a. er anført, at Ekspropriationskommissionens kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for Taksationskommissionen. Efterprøvelse af Ekspropriationskommissionens kendelse indebærer, at Taksationskommissionen skal foretage en ny vurdering af sagen på det samme materielle grundlag, der forelå på tidspunktet for Ekspropriationskommissionens afgørelse. Når Taksationskommissionen har været på besigtigelse i denne sag og i den forbindelse medbragte en ekspert i støjmåling samt en støjmåler, var det derfor ikke med henblik på at fastslå et bestemt støjbillede, der kunne lægges til grund for afgørelsen i denne sag, men alene for at give kommissionens medlemmer et indtryk af problemets karakter samt få sagkyndige forklaringer på de relevante lydtekniske forhold. Det er således støjrapporten for støjmålingen af 9. september 2020, der er udarbejdet i forbindelse med Ekspropriationskommissionens behandling af sagen, der også ligger til grund for afgørelsen i denne sag.

Taksationskommissionen erkender, at de faktiske støjmålinger kan være behæftet med usikkerhed. Men Taksationskommissionen finder ikke, at dette forhold sammenholdt med de øvrige omstændigheder i sagen giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporten for støjmålingen af 9. september 2020. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporten for støjmålingen af 9. september 2020 giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne, til at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen, og at sagen derfor ikke bør hjemvises til fornyet behandling for Ekspropriationskommissionen.

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

Kommissionen skal dog også samtidig understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den 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.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer). I det retlige grundlag for afgørelsen indgår grundlovens § 73, stk. 1, 3. pkt.

Thomas Riis

Susanne Nielsen
Erling Rørdam

Tina Ortmann
Karl Frandsen

/Susanne Midtgaard Lykke

Klagevejledning

Den af Taksationskommissionen afsagte kendelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Er en part utilfreds med Taksationskommissionens afgørelse, kan sagen mod modparten indbringes for de almindelige domstole. Opmærksomheden henledes på, at sag om erstatning ifølge § 26, stk. 1, 2. pkt., i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer), skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at Taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Viborg, den 16. maj 2022

Susanne Midtgaard Lykke
Fuldmægtig, Cand.jur

