Taksationskommissionen for Sjælland mv.

Kendelse

Den 12. juni 2024

Sagsnr. 2023-156739

Sagens parter:

beboer

(herefter benævnt beboeren)

Beliggende: adresse 1

2000 Frederiksberg C

(lb.nr. Amh-068/Br003)

mod

Metroselskabet I/S

(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen tilsidesætter ekspropriationskommissionens afgørelse og afviser sagen

---

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.

Onsdag den 12. juni 2024, ca. kl. 9.00 samledes Taksationskommissionen for Sjælland mv. på adresse 1 , 2000 Frederiksberg C. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden lektor, dr.jur., Rasmus Grønved Nielsen, de af transportministeren udpegede kommissionsmedlemmer, cand.jur. Susanne Nielsen og vurderingsinspektør Preben Thorvig, samt de kommunalt

udpegede kommissionsmedlemmer, landinspektør Erling Rørdam og administrerende direktør Claus Bo Nielsen.

Som bistand for taksationskommissionen mødte ledende landinspektør Karsten L. Willeberg-Nielsen.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland mv. af beboeren som var til stede under besigtigelse og udveksling af synspunkter, derudover var beboerens samleverske, Person 1 , også tilstede.

Anlægsmyndigheden gav møde ved projektleder Sidsel Cecilie Hansen, Metroselskabet I/S, og landinspektør Anna Sandmann Pedersen, LE34.

Protokollen blev ført af juridisk sekretær, fuldmægtig Halldora Jorunn 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 oven på tunnelrørene.

I dansk ret findes der ikke vejledninger eller grænseværdier, som tager særligt sigte på støj og andre gener 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 Metro Cityringen i en periode på 3-6 måneder. Metroselskabet færdigmeldte anlægget af Cityringen den 26. juni 2020.

Lejligheden er en ejerlejlighed med et boligareal på 74 m^2 (ifølge BBR).

Der er foretaget to orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling adresse 2 af 22. juli 2020 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 23 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 12:15-13:10. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 31,2 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 35,6 dB(A). Det fremgår endvidere, at der er blevet målt for den lavfrekvente støj, $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 8,0 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 9,1 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 38 af 10. august 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 25 passerende tog i tidsrummet ca. 9:30-10:15. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 31,3 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 36,1 dB(A). Det fremgår endvidere, at der er blevet målt for den lavfrekvente støj, $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 12,2 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 12,9 dB(A).

Sagens baggrund er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens udskrift af forhandlingsprotokollen af 6. september 2023 gengivet nedenfor.

"Ekspropriationskommissionen afsagde den 15. december 2020 kendelse i sagen vedrørende støjgener som følge af Metro Cityringen. Sagen omhandler boligen beliggende adresse 1 *Kommissionen havde den 7. oktober 2020 været på*

besigtigelsen i boligen, hvor beboer *var til stede sammen med Metroselskabet.*

Det fremgår af den afsagte kendelse i sagen, at kommissionen ikke fandt, at den naboretlige tålegrænse var overskredet i sagen. Kommissionen udtalte bl.a. følgende: "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".

Den af kommissionen afsagte kendelse blev efterfølgende ikke indbragt af beboeren for Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Den 22. juni 2021 tilbød kommissionen beboeren en ny orienterende støjmåling. Støjmålingen blev tilbudt, da kommissionen fandt det sandsynliggjort, at der siden foretagelsen af den første støjmåling i lejligheden generelt set kunne være sket en stigning i støjniveauet fra metrotogenes kørsel på Cityringen. Der blev herefter den 10. august 2021 foretaget en ny støjmåling hos beboeren.

Den 3. september 2021 blev orienterende støjrapport nr. 38 over støjmåling foretaget den 10. august 2021 fremsendt til beboeren. Beboeren fik samtidig meddelelse om, at Kommissionen fandt, at det støjniveau, som blev målt den 10. august 2021, lå på et tilsvarende niveau, som det støjniveau, der blev målt ved den oprindelige støjmåling i lejligheden, og som kendelsen af 15. december 2020 var baseret på. Kommissionen fandt derfor ikke, at der var tilstrækkeligt grundlag for at genoptage sagen.

Den 18. juli 2023 har beboeren på ny rettet henvendelse til kommissariatet og anmodet om genoptagelse af sin sag bl.a. med henvisning til, at naboen ved Taksationskommissionen for Sjælland m.v. er blevet tilkendt erstatning."

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

- KENDELSE: Udskrift af forhandlingsprotokollen af møde den 6. september 2023 samt protokoltilførsel den 26. september 2023, 409. hæfte
- KLAGE: Brev fra beboeren af 4. oktober 2023
- E-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet og Metroselskabet 19.-20. april 2020
- Indkaldelse – Brev til beboer fra kommissariatet af 4. september 2020
- E-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet og Metroselskabet af 10.-23. september 2020
- Fremsendelsesbrev af revideret Force Technology støjrapport - E-mail til beboer fra kommissariatet af 30. oktober 2020
    - Støjrapport af 28. oktober 2020 fra FORCE Technology
- Fremsendelsesbrev til beboer fra kommissariatet af 18. december 2020
    - Udskrift af forhandlingsprotokollen af protokoltilførsel den 15. december 2020, 365. hæfte speciel del
    - Udskrift af forhandlingsprotokollen af besigtigelse den 7., 8. og 20. oktober 2020 samt møder den 2. november og 15. december 2020, 365. hæfte generel del

    - Resumé af Udskrift af forhandlingsprotokollen af besigtigelse den 7., 8. og 20. oktober 2020 samt møder den 2. november og 15. december 2020, 365. hæfte generel del
- E-mailkorrespondance mellem beboer og kommissariatet af 21. juni – 25. august 2021
- Fremsendelsesbrev til beboer fra kommissariatet af 3. september 2021
- Støjrapport nr. 38 af 10. august 2021
- Anmodning om genoptagelse til kommissariatet fra beboer af 18. juli 2023
- Høringssvar vedr. anmodning om genoptagelse fra Metroselskabet af 22. august 2023
- Høringssvar vedr. anmodning om genoptagelse fra beboer af 29. august 2023
- Høringssvar vedr. anmodning om genoptagelse fra Metroselskabet af 31. august 2023
- Indlæg fra beboer af 16. maj 2024
- Indlæg fra Metroselskabet af 21. maj 2024
    - Bilag 1 Fælles Materialesamling
    - Bilag 2 Tillæg til fælles materialesamling
    - Bilag 3 Metroselskabets indlæg til taksationskommissionen
    - Bilag 4 Indlæg til taksationskommissionen november 2022
    - Bilag 5 Indlæg til taksationskommissionen marts 2023

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens udskrift af forhandlingsprotokollen af møde den 6. september 2023 samt protokoltilførsel den 26. september 2023, 409. hæfte. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse med hensyn til både genoptagelsen og den efterfølgende afgørelse er gengivet nedenfor.

Ekspropriationskommissionens bemærkninger og vurdering vedrørende genoptagelsen af 6. september 2024

"Kommissionen drøftede spørgsmålet om genoptagelse.

Kommissionen har ved sin vurdering af spørgsmålet om anmodningen om genoptagelse af den pågældende sag gennemgået og drøftet det konkrete forløb i sagen. Som beskrevet ovenfor tilbød kommissionen beboeren en ny orienterende støjmåling den 22. juni 2021. Med mail af 22. juni 2021 blev det oplyst, at hvis den nye støjmåling viste et tilsvarende eller lavere støjniveau end den første støjmåling, var kommissionen som udgangspunkt ikke indstillet på at genoptage sagen.

Den nye støjmåling blev foretaget den 10. august 2021. På baggrund af møde i kommissionen afholdt den 1. september 2021 (forhandlingsprotokollens 382. hæfte) blev beboeren ved mail af 3. september 2021 oplyst om, at kommissionen med henvisning til den nye støjmåling ikke fandt tilstrækkeligt grundlag for at genoptage sagen og anmodningen om genoptagelse blev derfor afvist. Det blev i den forbindelse bemærket, at støjniveauet i lejligheden var målt til et tilsvarende niveau som ved den første støjmåling.

Kommissionen har på ny gennemgået de i sagen foretaget støjmålinger fra henholdsvis den første måling foretaget den 22. juli 2020 samt den nye støjmåling foretaget den 10. august 2021 i lejligheden.

Ved den første måling i lejligheden, som blev foretaget til brug for behandling af 14 prøvesager, viste støjmålingen et $L_{pA.max.FAST}$ (5 højeste) på 35,6 dB(A). I forbindelse med den nye måling viste støjniveauet et $L_{pA.max.FAST}$ (5 højeste) på 36,1 dB(A). De to i lejligheden foretagne støjmålinger viser således, at der ved den seneste støjmåling forelå en stigning i støjniveauet på 0,5 dB(A). Med hensyn til målingerne for den lavfrekvente støj viste den første støjmåling et $L_{pA.Lf.10min}$ (7 højeste) på 9,1 d(B)A. Den nye støjmåling viste et $L_{pA.Lf.10min}$ (7 højeste) på 12,9 d(B)A, og dermed en stigning fra første støjmåling til anden støjmåling på 3,8 d(B)A.

Kommissionen finder ved sin gennemgang af de konkrete forhold i sagen, at den stigning, som forelå ved støjmålingen foretaget den 10. august 2021 i forhold til den første støjmåling, lå på et niveau, som gav grundlag for, at sagen skulle have været genoptaget af kommissionen til fornyet behandling, når det sammenholdes med det i mailen af 22. juni 2021 og 25. august 2021 anførte, hvorefter beboeren med rette kunne forvente, at kommissionen ville genoptage sagen, hvis den seneste støjmåling viste et højere støjniveau end den første støjmåling. Der burde således på det tidspunkt på baggrund af den seneste støjmåling have været afsagt en ny kendelse i sagen. Med henvisning hertil finder kommissionen derfor, at de konkrete forhold i sagen giver grundlag for at genoptage sagen til fornyet behandling, idet støjmålingen af 10. august 2021 vil ligge til grund herfor.

Kommissionen genoptog herefter sagen til pådømmelse og drøftede erstatningsspørgsmålet m.v."

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 26. september 2023

"Kommissionen bemærkede ved afgørelsen af et antal sager i november 2021, at kommissionen på baggrund af den af Metroselskabet ovenfor anførte opdatering af 1. oktober 2021, samt de nyeste støjmålinger foretaget af kommissionens sagkyndige, kunne konstatere, at støjen fra metrotogenes kørsel generelt set er faldet siden primo maj 2021. I de fleste af de pågældende sager var det således tydeligt, at der er sket et fald i støjniveauet fra foretagelse af den 1. støjmåling til foretagelse af den 2. støjmåling. Det gælder dog ikke for alle sager, og kommissionen anfører derfor også, at der "generelt set" er tale om et fald i støjniveauet.

Det er kommissionen opfattelse, at der med det anførte fra Metroselskabet vedrørende reduktionen af hjulafdrejningsfrekvens/hjulvedligehold er fundet den væsentligste årsag til den stigning i støj- og vibrationsniveauet, som skete i efteråret 2020, vinteren og foråret 2021, og Metroselskabet har både ved naboorienteringer mv. anført, at hjulafdrejningsfrekvens/hjulvedligehold ikke vil blive reduceret igen.

Kommissionen skal understrege, at kommissionen ikke er en miljømyndighed, som fremover har til opgave at føre tilsyn med metroens drift. Kommissionen er et erstatningsorgan, der ud over ekspropriationsopgaver i forbindelse med nye anlægsprojekter, har til opgave at vurdere, om der ved nye anlæg er tale om nærføringsgener, som ligger ud over den naboretlige tålegrænse. Efter lovgivningen er der en frist på 1 år for indgivelse af klager efter færdiggørelsen/idriftsættelsen af anlægget, jf. § 21 i ekspropriationsprocesloven. Ved anlæg af Cityringen, herunder Nordhavnslinjen, har

kommissionen dog helt ekstraordinært trukket fristen grundet den stigning der skete i støjniveauet fra oktober 2020, over vinteren og foråret 2021.

Kommissionen har på baggrund af den nye støjrapport nr. 38 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et lidt højere støjniveau end ved den første måling i juli 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.

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 fortsat 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.

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 det 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 i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del (kommissionens principbeslutning - som kan findes på www.komoe.dk) samt til den tidligere afsagte kendelse i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, speciel del, s. 4-7.

Kommissionen skal afslutningsvis bemærke, at den af taksationskommissionen afsagte kendelse vedrørende beboerens nabo (beliggende adresse 2 *), som beboeren henviser til, ikke efter kommissionens opfattelse kan medføre et andet resultat, da støjen i nabolejligheden ses at være væsentlig højere, jf. de foretagne støjmålinger m.v. for nabolejligheden, hvor der ved den første støjmåling af 25. februar 2021 bl.a. blev målt og beregnet middelværdi af de 5 højeste $L_{pA.max.FAST}$ på 44,8 dB(A), og for lavfrekvent støj $L_{pA.LF.10min}$ for 7 tog på 22,6 dB(A), og ved den anden støjmåling af 17. august 2021 bl.a. blev målt og beregnet middelværdi af de 5 højeste $L_{pA.max.FAST}$ på 41,1 dB(A), og for lavfrekvent støj $L_{pA.LF.10min}$ for 7 tog på 21,2 dB(A). Af de 27 sager om støjgener fra metrotog i drift, der var indbragt for taksationskommissionen, var gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA.max.FAST}$ værdier fra de to støjmålinger i nabolejlighedens sag blandt de 3 højeste. Det bemærkes endvidere, at taksationskommissionen i de 27 ankede sager har lagt de foretagne støjmålinger til grund ved sagernes behandling, idet taksationskommissionen udtaler, at støjrapporterne giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagerne.*

Denne afgørelse er truffet i henhold til § 17, jf. § 20 og § 21, i ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023).”

Parternes påstande og synspunkter

Beboeren påstod ekspropriationskommissionens afgørelse ændret, således at der udbetales en erstatning for overtrædelse af den naboretlige tålegrænse for støj og vibrationer fra driften af Metro Cityringen M3.

Beboeren har til støtte for påstanden i indlæg af 16. maj 2024 bl.a. fremført følgende:

”Jeg har et par kommentarer før besigtigelsen den 12. juni 2024.

Jeg har ikke oplevet nogle forbedringer på støjen fra metroen. Det opleves, at nogle tog larmer rigtig meget og ikke straks tages ud af drift. Nogle tog lyder, som et maskingevær, der skyder i det fjerne. Det er formodentlig slidflader på toghjulene, der larmer. Min oplevelse er, at Metroselskabet ikke lever op til deres udtalelser om hurtigt at tage larmenende tog ud af drift. Det er nok et spørgsmål om at holde vedligeholdelsesudgifter nede i driften af metroen, og måske fordi er ikke er nok togsæt, så de larmene tog kan holdes ude af drift.

I februar 2024 var togdriften på M3 stoppet i 2 uger p.g.a. test af M4. Normalt vågner jeg altid før vækkeuret ringer, men i perioden uden metrolarm var det vækkeuret, som vågnede mig, og jeg følte mig mere veludhvilet. Herudover kunne jeg også sove længe i de weekender med metro stop

Jeg oplevede helt klart en forbedring af min søvnkvalitet, mens metroen IKKE kørte.”

Beboeren forklarede under taksationskommissionens besigtigelse den 12. juni 2024, at han flyttede ind i lejligheden i 1995 fra en beboelse med en del trafikstøj. Beboeren fortalte, at han netop flyttede til den nuværende beboelse, fordi der var stille, roligt og ingen trafikstøj. Beboeren påpegede, at glæden ved at bo i lejligheden forsvandt, da Metro Cityringen blev anlagt grundet støjen fra driften.

Beboeren gjorde gældende, at anlægsmyndigheden havde lovet, at der ingen gener ville være ved driften af Cityringen. Da flere naboer til metroen er generet af støj fra driften af metroen, anførte beboeren, at Metroselskabet ikke har overholdt deres løfte. Beboeren påstod, at det brudte løfte er ansvarspådragende.

Beboeren fortalte, at der er stor forskel på støjen fra de individuelle tog. Beboeren forklarede, at nogle toge genererede så stor en gene, at vibrationerne kunne føles på bordet på terrassen. Beboeren udtrykte bekymring for fremtidige bygningsskader og mulige helbredsmæssige konsekvenser grundet støjen fra driften af metroen. Derudover udtrykte beboeren bekymring for værditabet af lejligheden grundet støjen fra driften af metroen.

Beboeren påpegede, at støjen fra driften af metroen ikke kan sammenlignes med trafikstøj, da metroen kører døgnet rundt. Støjen om natten er den mest generende, forklarede beboeren. Beboeren påstod, at den naboretlige tålegrænse er overskredet på grund af natkørsel af metroen, hvilket har medført et værditab af lejligheden, hvorfor erstatning burde udbetales.

Ved forespørgsel fra formanden for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. forklarede beboeren, at denne ikke havde påklaget den oprindelige kendelse fra ekspropriationskommissionen, da beboeren ikke orkede det, fordi han var under den opfattelse, at afgørelsen ikke var til at hugge og stikke i. Beboeren påpegede, at han havde klaget nu, og at ekspropriationskommissionen havde givet adgang til at køre sagen videre. Beboeren påpegede yderligere, at støjen og værditabet i lejligheden er det samme som oprindeligt.

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har som støtte for påstanden i indlæg af 3. november 2022 bl.a. fremført følgende:

"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. "

Anlægsmyndigheden har yderligere som støtte for påstanden i supplerende indlæg af 14. marts 2023 bl.a. fremført følgende:

"Sporsystemet
En nabo nævnte, at sporsystemet som M3 Cityringen er bygget med, er den 3. bedste løsning, og dermed også, at der findes bedre sporsystemer end den anvendte. Der blev her henvist til rapport fra rådgivningsvirksomheden Rambøll udarbejdet for Metroselskabet […]. [I rapporten] fremhæves den løsning, der er anvendt ved M3 Cityringen med rød cirkel, og løsningen er 3. nederst, hvorfor Metroselskabet antager, at det tolkes som den 3. bedste løsning.

[…]

Ved projektering af et anlæg som M3 Cityringen vil der altid være andre løsninger end de valgte. Nogle valg vil være de bedste i én sammenhæng, men ikke i en anden. Metroselskabet har til formål at binde København sammen med bæredygtig transport. Det er vores vigtigste kerneopgave. Det betyder, at vi skal sikre, at passagererne oplever en moderne, stabil og tilgængelig metro. Samtidig skal vi leve op til vores forpligtelse som ansvarlig bygherre, så vi sikrer, at vi anlægger og driver Metroen hensynsfuldt i forhold til både vores omgivelser og miljøet. I alle valg har Metroselskabet, som et offentligt ejet selskab, udover hensynet til naboer m.v. også en forpligtelse til at tage hensyn til en optimal anvendelse af anlægsbudgettet.

Øget hjul- og skinnevedligehold
Som Metroselskabet har beskrevet i indlæg i februar og november 2022, så ved vi, at øget vedligehold af skinner og hjul, har en positiv effekt på støjgenen hos naboerne. Der blev derfor i 2021/-22 indgået en aftale med driftsoperatøren om at fortsætte med øget hjulvedligehold, overvågning af vibrationsniveauer og efterfølgende distribuering af tog.

I september og oktober 2022 var der en stigning i vibrationsniveauerne målt i tunnelerne. Driftsoperatøren oplyste, at hjulafdrejningsmaskinen var ude af drift pga. en defekt i september, således at det ikke var muligt at vedligeholde hjulene som normalt. Desværre var hjulafdrejningsmaskinen ligeledes ude af drift i en periode i januar 2023. Begge hændelser er beklagelige. Metroselskabet har sammen med driftsoperatøren fokus på, at det undgås i fremtiden. Desværre vil der af og til være udstyr, som fejler eller går i stykker, og som derfor ikke kan bruges, før det er blevet repareret.

Ved øget hjul- og skinnevedligehold opstår behovet for udskiftning af begge dele hurtigere end oprindelig planlagt ved åbningen af M3 Cityringen. Dette er Metroselskabet og driftsoperatøren opmærksom på, og noget som planlægges i samarbejde.
Som det også blev drøftet hos en nabo d. 7. marts 2023, er der en række tog i øjeblikket der har for tynde hjulringe til at få foretaget hjulafdrejning, selvom de efter en

vibrationsmæssig vurdering er klar til det. Hver gang en hjulring afdrejes, høvles en del af ringen. Da disse tog kan være årsag til en øget støjgene hos naboerne, har Metroselskabet sammen med driftsoperatøren, fokus på at sikre, at hjulringe udskiftes med henblik på at forebygge støj.

Det bemærkes, at afdrejning af hjul og udskiftning af hjulringe er almindelig praksis i forbindelse med vedligehold af metrotog.

Som en nabo d. 7. marts 2023 nævnte, og som det fremgår af Metroselskabets indlæg af 3. november 2022, blev der i efteråret 2022 skiftet skinner på en strækning nord for Trianglen. Udskiftningen af skinner på denne strækning havde til formål at føre skinnerne tilbage til den oprindelige udformning, efter at en test af en anden skinnelægning blev gennemført i 2021, desværre uden positiv effekt. Udskiftning af skinner fremover på M3 Cityringen vil fremover være en del af det almindelige løbende vedligehold. Skinneslibning umiddelbart efter skinneudskiftning planlægges, så vidt muligt.

[…]

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.

Anlægsmyndigheden har til støtte for påstanden i indlæg af 21. maj 2024 bl.a. fremført følgende:

*"**Hvad mener Metroselskabet?***
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 Taksationskommissionen i behandling af sagen fra adresse 3 *, bl.a. begrundede afgørelsen med at beboeren var nabo til* adresse 2 *, hvor støjmålinger var over de vejledende grænseværdier, og at lighedssynspunkter talte for, at den naboretlige tålegrænse ansås for værende overskredet i* adresse 3 *også.*

Som Taksationskommissionen i tidligere kendelser har gjort opmærksom på, så kan de faktiske støjmålinger være behæftet med usikkerhed, og støjbilledet på den enkelte lokalitet på forskellige tidspunkter kan variere.

Metroselskabet er enig med Taksationskommissionen i, at støjmålingerne kan være behæftet med usikkerhed. Metroselskabet mener dog ikke, at denne usikkerhed skal resultere i, at støjmålingerne skal tilsidesættes i denne sag. Støjmålingerne er grundlaget for sagen, og de viser, at der er forskel på den støj, som naboer over M3 Cityringen er udsat for. Taksationskommissionen har også i flere tilfælde ligeledes lagt til grund, at støjrapporterne giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kunne træffe afgørelse i sagen. Dette mener Metroselskabet også er gældende i denne sag.

Metroselskabet mener derfor heller ikke, at det at en eventuel nabo er udsat for støjgener, der måles til at være over de vejledende grænseværdier, skal tillægges større betydning end de faktiske støjmålinger hos den nabo, som sagen vedrører. Det bemærkes her, at forskellen i støjmålingerne (LpA,max,FAST) hos adresse 1 *og* adresse 2 *er 8,7 dB(A). Hos* adresse 3 *og* adresse 2 *er forskellen 0,6 dB(A).*

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

Afslutning

Metroselskabet har forståelse for, 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. Som redegjort herfor i ovennævnte, er begrænsning af generne en opgave, som Metroselskabet tager alvorligt og har indrettet drift og vedligehold herefter.

Som Metroselskabet har beskrevet i tidligere indlæg, så ved vi, at øget vedligehold af skinner og hjul, har en positiv effekt på støjgenen hos naboerne. Metroselskabets driftsoperatør fortsætter derfor med øget hulvedligehold og overvågning af vibrationsniveauer.

Metroselskabet er enig med Ekspropriationskommissionen i deres vurdering af sagerne og mener, at Ekspropriationskommissionens kendelser skal stadfæstes af Taksationskommissionen."

Anlægsmyndighedens repræsentant bekræftede under taksationskommissionens besigtigelse den 12. juni 2024, at der er forskel på støjen fra de individuelle metrotog, hvorfor nogle metrotog kan høres mere end andre. Repræsentanten forklarede, at alle metrotog er blevet gennemgået for at klarlægge grunden til støjforskellen, herunder om forskellen ligger i de forskellige leveringer af metrotogene. Anlægsmyndigheden har endnu ikke fuldt ud kunnet klarlægge støjforskellen fra de individuelle metrotog.

Anlægsmyndighedens repræsentant fremførte, at Metroen ingeniørmæssigt lever op til den lovede standard, samt at udformningen af Metroen er noget af det bedste, der findes. Repræsentanten forklarede yderligere, at der ikke er blevet lagt måtter ud under skinnerne, da udvælgelsen af den rette måtte er meget kompliceret, idet måtterne findes i forskellige tykkelser og stivhed til dæmpning af forskellige frekvenser af

lyd. Repræsentanten påpegede, at risikoen for at vælge den forkerte måtte derfor er stor, hvilket kan resultere i mere støj eller forplantning af støjen.

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte, at støjen fra metrotogenes passage kom bag på anlægsmyndigheden, samt 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, men at beboeren ikke kan forvente, at støjen vil forsvinde helt.

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Taksationskommissionen skal i denne sag tage stilling til ekspropriationskommissionens kendelse af 26. september 2023, hvor ekspropriationskommissionen fandt, at beboerens gener forbundet med driften af Metro Cityringen ikke er over den naboretlige tålegrænse og derfor ikke kan udløse erstatning.

Til grund for denne kendelse ligger ekspropriationskommissionens genoptagelsesbeslutning af 6. september 2023. Taksationskommissionen finder det nødvendigt at forholde sig til genoptagelsesbeslutningen som forudsætning for den påklagede kendelse. Det bemærkes i den forbindelse, at taksationskommissionen ikke er bundet af parternes påstande, jf. ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 3.

Ekspropriationskommissionen fandt ved kendelse af 15. december 2020, at beboerens gener ikke oversteg den naboretlige tålegrænse, og at beboeren derfor ikke havde krav på erstatning. Kendelsen hvilede blandt andet på en orienterende støjmåling foretaget den 22. juli 2020, som viste $L_{pA,max,FAST}$ (middelværdi af 5 højeste) på 35,6 dB(A) og $L_{pA.LF.10min}$ (lavfrekvent støj) på 9,1 dB(A).

Kendelsen af 15. december 2020 har beboeren ikke påklaget til taksationskommissionen.

Den 21. juni 2021 anmodede beboeren ekspropriationskommissionen om genoptagelse. På kommissionens foranledning blev der foretaget en ny støjmåling den 10. august 2021, som viste $L_{pA,max,FAST}$ (middelværdi af 5 højeste) på 36,1 dB(A) og $L_{pA.LF.10min}$ (lavfrekvent støj) på 12,9 dB(A). På dette grundlag fandt ekspropriationskommissionen ved afgørelse af 3. september 2021 ikke grundlag for at genoptage sagen. Denne afgørelse blev heller ikke påklaget.

Den 18. juli 2023 anmodede beboeren igen ekspropriationskommissionen om genoptagelse med henvisning til Taksationskommissionen for Sjælland mv.'s to kendelser af 17. januar 2023 i sagerne 2021-046341 og 2021-047834, hvorved beboerens naboer (adresse 3 og adresse 2) fik tilkendt 180.000 kr. i erstatning for gener forbundet med Cityringens drift. Den 6. september 2023 besluttede ekspropriationskommissionen at genoptage sagen med den begrundelse, at afgørelsen af 3. september 2021 var fejlagtig, idet støjmålingen af 10. august 2021 viste et niveau sammenholdt med den første støjmåling fra 22. juni 2020, som indebar, at kommissionen burde have genoptaget sagen og afsagt en ny kendelse.

Ekspropriationskommissionen fremhævede i den forbindelse mails af 22. juni og 25. august 2021, hvorefter beboeren ifølge kommissionen med rette kunne forvente, at kommissionen ville genoptage sagen, hvis den seneste støjmåling viste et højere støjniveau end den første.

Taksationskommissionen har vurderet, om ekspropriationskommissionens beslutning om genoptagelse af 6. september 2023 var berettiget.

Retsgrundlaget for genoptagelse

Udgangspunktet er, at en upåklaget ekspropriationskendelse er bindende. Spørgsmålet om, hvorvidt en sådan kendelse kan genoptages af taksationsmyndighederne, er reguleret af § 21 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (med senere ændringer), og almindelige forvaltningsretlige grundsætninger.

Ekspropriationsproceslovens § 21, stk. 1, sidste pkt., lyder:

> *"Opstår der i øvrigt efter ekspropriationens foretagelse spørgsmål om tilkendelse af erstatning, som ikke har været behandlet af ekspropriationskommissionen, eller sker der til skade for en erstatningsberettiget væsentlige ændringer i grundlaget for de tillagte erstatningsbeløb, skal kommissarius, såfremt begæring herom fremkommer inden ét år efter, at ekspropriationsanlægget er fuldendt, forelægge sagen til prøvelse for kommissionen."*

Af forarbejderne til bestemmelsen fremgår, jf. Folketingstidende 1963/64, tillæg A, spalte 828-829:

> *"Lovforslagets § 17 bestemmer, at ekspropriationserstatninger normalt skal fastsættes på det tidspunkt, da indgrebet besluttes. De ulemper og skader, som skal vurderes, må imidlertid have en sådan karakter, at deres indtræden er sikker eller i hvert fald overvejende sandsynlig. Hermed er dog intet afgjort om, hvorvidt en skade, som først senere lader sig påvise, kan erstattes på dette senere tidspunkt, eller om ekspropriationsmyndighederne skal behandle de i den anledning opståede spørgsmål. Bestemmelsen i stk. 1, 2. pkt., giver hjemmel til, at ekspropriationsmyndighederne også efter ekspropriationens foretagelse kan behandle opstående erstatningsspørgsmål. Det kan særligt tænkes, at erstatningsspørgsmål af den i § 20 omhandlede art først fremkommer efter selve ekspropriationsforretningen. Ligeledes kan grundlaget for et tillagt erstatningsbeløb — også uden en egentlig ændring i projektet som omhandlet i 1. pkt. — ændres så væsentligt, at en fornyet overvejelse bør kunne finde sted. Hjemmel hertil findes også i 2. pkt. Kommissarius afgør, om der er tilstrækkeligt grundlag for at indkalde ekspropriationskommissionen til behandling af et rejst spørgsmål. Det vil ikke være rimeligt, om hele kommissionen skulle indkaldes hver gang, en person kræver en erstatning. Den pågældende vil under alle omstændigheder kunne få sit krav prøvet for domstolene."*

Selv om ekspropriationsproceslovens § 21, stk. 1, kun omtaler "væsentlige ændringer i grundlaget for de tillagte *erstatningsbeløb"*, er det taksationskommissionens opfattelse, at bestemmelsen også omfatter kendelser, hvor der ikke tilkendes erstatning.

Bestemmelsen skal ses i lyset af almindelige forvaltningsretlige grundsætninger om genoptagelse. Ifølge disse grundsætninger kan en afgørelsessag genoptages, såfremt afgørelsen er truffet på et forkert faktisk eller retligt grundlag, eller efter omstændighederne hvis der foreligger nye væsentlige oplysninger, som må lægges til grund, jf. Niels Fenger (red.), Forvaltningsret, 2018, side 1066 ff. Hvis en klage- eller remonstrationsfrist er sprunget, er genoptagelsesadgangen normalt meget begrænset, jf. Søren Højgaard Mørup, Berettigede forventninger i forvaltningsretten, 2005, side 221 ff. Det anførte gælder også på området for taksation, jf. Hanne Mølbeck, Jens Flensborg og Søren Højgaard Mørup, Ekspropriation i praksis, 2. udg., 2019, side 521-522 og Orla Friis Jensen, Taksationsproces, 1975, s. 211-212.

Konkret vurdering

Beboerens genoptagelsesanmodning af 18. juli 2023 blev fremsat længe efter udløbet af den lovbestemte klagefrist på 4 uger, jf. ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, 4. pkt., både regnet fra den oprindelige kendelse af 15. december 2020 og afslaget på genoptagelse af 3. september 2021. Genoptagelsesanmodningen af 18. juli 2023 blev også fremsat længe efter udløbet af remonstrationsfristen på 1 år, jf. ekspropriationsproceslovens § 21, stk. 1, in fine.

Allerede fordi fristen på 1 år er sprunget, og idet der i øvrigt ikke foreligger væsentlige ændringer i grundlaget for den oprindelige kendelse af 15. december 2020, finder taksationskommissionen, at ekspropriationskommissionen ikke med hjemmel i ekspropriationsproceslovens § 21, stk. 1, skulle genoptage sagen.

Spørgsmålet er herefter, om sagen skulle genoptages efter almindelige forvaltningsretlige grundsætninger. I sin kendelse af 6. september 2023 begrunder ekspropriationskommissionen beslutningen om genoptagelse sådan, at det var en fejl ikke at genoptage sagen i september 2021, idet kommissionen mente at have tilvejebragt en forventning hos beboeren om, at sagen ville blive genoptaget, såfremt støjniveauet blev målt højere i den nye måling sammenlignet med den tidligere.

Taksationskommissionen tilsidesætter denne vurdering.

Taksationskommissionen lægger særlig vægt på, at der skal foreligge tungtvejende grunde for at genoptage en allerede afgjort sag, når både klage- og remonstrationsfristerne er langt overskredet. Taksationskommissionen bemærker i den forbindelse, at der efter det oplyste ikke foreligger undskyldelige omstændigheder, der gør, at kommissionen kan se bort fra overskridelsen. I forlængelse heraf finder taksationskommissionen, at beboeren under de givne omstændigheder ikke har haft en berettiget forventning om genoptagelse. Kommissionen lægger i den forbindelse også vægt på, at forskellen på støjniveauet mellem de to støjmålinger i beboerens lejlighed er relativt lille, og at ekspropriationskommissionens korrespondance med beboeren ikke giver beboeren en ubetinget ret til genoptagelse som følge heraf. Ekspropriationskommissionen understregede således i sin e-mail af 25. august 2021, at der var tale om et udgangspunkt, og at den endelige afgørelse afhang af en konkret vurdering.

Det forhold, at det ikke er helt retvisende, når ekspropriationskommissionen i begrundelsen for afslaget af 3. september 2020 anførte, ”at støjniveauet er målt til et tilsvarende niveau som ved den første støjmåling”, jf. også forhandlingsprotokollens 382.

hæfte, ændrer ikke herved, da der er tale om en konkret uvæsentlig begrundelsesmangel.

Taksationskommissionen finder, at det var en fejl, at ekspropriationskommissionen ikke lod afslaget på genoptagelse af 3. september 2021 ledsage af en klagevejledning. Denne fejl anser taksationskommissionen dog efter en konkret vurdering for uvæsentlig i denne sammenhæng, eftersom der gik næsten to år, før beboeren anmodede om genoptagelse igen.

Taksationskommissionen tiltræder i den forbindelse ekspropriationskommissionens bemærkning i kendelsen af 26. september 2023 om, at ekspropriations- og taksationskommissionerne ikke er miljømyndigheder, der skal føre løbende tilsyn med metroens drift eller gener, som borgerne udsættes for fra statslige anlæg i øvrigt. Udsving i støjniveau giver således ikke i almindelighed adgang til genoptagelse.

Da der i øvrigt ikke er oplysninger, som tyder på, at grundlaget for kendelsen af 15. december 2020 var fejlbehæftet, er der herefter ikke grundlag for at genoptage sagen. På denne baggrund tilsidesætter taksationskommissionen ekspropriationskommissionens kendelse af 26. september 2023 og afviser sagen.

Det forhold, at beboerens naboer efterfølgende har fået tilkendt erstatning, ændrer ikke herpå, allerede fordi naboerne benyttede klagesystemet inden for fristerne. Taksationskommissionen bemærker i forlængelse heraf, at støjmålingerne i nabolejlighederne viste et ikke ubetydeligt højere støjniveau end i beboerens lejlighed[1], og at de nye kendelser derfor ikke giver grundlag for at antage, at afgørelsen af beboerens sag ville få et andet udfald end den oprindelige kendelse af 15. december 2020.

Taksationskommissionen anerkender i øvrigt, at Cityringen giver gener for beboeren såvel som for andre naboer. Taksationskommissionen har noteret sig Metroselskabets tilsagn om vedholdende at arbejde på at begrænse disse gener.

Konklusion

Ekspropriationskommissionens kendelse af 26. september 2023 tilsidesættes, og sagen afvises.

Rasmus Grønved Nielsen

Susanne Nielsen | Claus Bo Nielsen

Preben Thorvig | Erling Rørdam

[1] Den højeste måling af LpA,max,FAST (5 højeste tog) i nabolejlighederne var 44,8 dB(A), hvilket er 8,7 dB(A) eller ca. 20 pct. højere end den højeste måling i beboerens lejlighed, og den højeste beregnede måling af LpA,LF,10min (7 højeste tog) i nabolejlighederne var 22,6 dB(A), hvilket er 9,7 d(B)A eller ca. 40 pct. højere end den højeste måling af lavfrekvent støj i beboerne lejlighed.

/ Halldora Jorunn Rævmann Gettermann

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. 386 af 13. april 2023 (med senere ændringer), skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.

Viborg, den 17. juli 2024

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

