Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 17. januar 2023

Sagsnr. 2022-047834

Sagens parter:

Beboeren: beboer1

(herefter benævnt beboeren)

Beliggende: adresse

2000 Frederiksberg C

(lb.nr. Amh-068/Br002)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet I/S
(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen ændrer ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

Sagen vedrører spørgsmålet om, hvorvidt beboeren som følge af støj- og vibrationsgener fra togdriften på Metro Cityringen er berettiget til erstatning efter naboretlige regler.

Tirsdag den 17. januar 2023, ca. kl. 9:30 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på adresse , 2000 Frederiksberg C. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor emeritus Peter Møgelvang-Hansen, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer, vurderingsinspektør Preben Thorvig og cand.jur. Susanne Nielsen, samt de kommunalt udpegede kommissionsmedlemmer, ejendomsmægler Tina Ortmann og landinspektør Erling Rørdam.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 6. december 2021 fra beboeren.

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

På dagen mødte beboeren.

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

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

Sagens oplysninger

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

I dansk ret findes der ikke vejledninger eller grænseværdier, som tager særligt sigte på støj fra tog i undergrunden.

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

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

Der er foretaget to orienterende støjmålinger i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 3 af 25. februar 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 31 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 18:00-19:00. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 40,7 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 44,8 dB(A). Efterfølgende er de målte værdier blevet analyseret med henblik på at finde værdierne for lavfrekvent støj, $L_{pA,LF,10min}$. $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 21,4 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 22,6 dB(A).

Af orienterende støjmåling nr. 43 af 17. august 2021 udarbejdet af FORCE Technology, blev der målt for 24 passerende tog i tidsrummet ca. 17:45-18:30. Middelværdien af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 38,3 dB(A), og middelværdien af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 41,1 dB(A). Det fremgår endvidere, at der også blev målt for den lavfrekvente støj. $L_{pA,LF,10min}$ for 5 tog var 20,3 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for 7 tog var 21,2 dB(A).

Af de 27 sager om støjgener fra metrotog i drift, der er indbragt for taksation, er gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier fra de to støjmålinger i denne sag, blandt de 3 højeste.

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

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

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 16., 28. september og 7. oktober 2021 samt protokoltilførsel af 30. november 2021, 384. hæfte*
- *Klage: E-mail af 6. december 2021 fra beboer*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer, kommissariatet og Metroselskabet: 18. maj 2020 – 3. marts 2021*
- *Støjrapport nr. 3 af 25. februar 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer og kommissariatet: 11.marts – 2. september 2021*
- *Støjrapport nr. 43 af 17. august 2021*
- *E-mailkorrespondance mellem beboer og kommissariatet: 5. – 6. september 2021*
- *E-mail fra anlægsmyndigheden til Taksationssekretariatet: 12. december 2022*
- *Indlæg fra anlægsmyndigheden: 3. november 2022*
- *E-mail fra beboer til Taksationssekretariatet: 18. december 2022*
- *Indlæg fra beboer: 18. december 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 30. november 2021

"Kommissionen m.fl. overværede ved besigtigelsen i boligen samlet set registreret passage af 20 metrotog. Kommissionen har noteret sig, at passagerne generelt set var hørbare. En del af dem var tydeligt hørbare.

Den af kommissionens støjekspert medbragte lydtrykmåler viste under besigtigelsen en maksimumsstøj $L_{pA,max,FAST}$, der i gennemsnit var på ca. 39 dB(A) - og for de 5 mest støjende togpassager, $L_{pA,max,FAST}$ ca. 44 dB(A). Det skal understreges, at der er tale om en meget usikker måling.

Kommissionen har på baggrund af den nye støjrapport nr. 43 kunnet konstatere, at støjmålingerne viser et lavere støjniveau end ved den første støjmåling. Der er dog fortsat tale om et lidt højere 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 $L_{pA,max,FAST}$ 34,0 dB(A) (og for de 5 mest støjende togpassager til $L_{pA,max,FAST}$ 38,6 dB(A)), og for gennemsnittet af lavfrekvent støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ 19,5 dB(A) for de 7 mest støjende togpassager.

Kommissionen har noteret sig, at gennemsnitsstøjen ved alle de målte metrotogspassager ved den seneste orienterende støjmåling (2. målingen) enten ikke overstiger eller kun med få decibel overstiger de maksimalværdier, der er fastsat i lande, som Danmark normalt sammenligner sig med. Gennemsnitsstøjen for de 5 mest støjende metrotogpassager overstiger kun med få dB(A) grænseværdierne for $L_{pA,max,FAST}$ i vejledningen fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, hvor grænseværdien er på 40 dB(A). Der henvises endvidere til, at gennemsnittet af den lavfrekvente støj målt over 10 minutter $L_{pA,LF,10min}$ ved den seneste orienterende støjmåling (2. målingen) kun med få decibel overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/ 1997 - og kun ved passage af de 7 mest støjende tog.

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, 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 herefter, at støjgenerne m.v. ikke medfører en så betydelig forringelse af boligens ejendomsværdi/brugsværdi, at der er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Det hører også med i den samlede betragtning, at Metrocityringen samtidig indebærer en stor transportmæssig fordel. Ud fra naboretlige principper skal man tåle det, der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling, herunder på trafikområdet. I vurderingen skal således særligt indgå, hvad der må forventes af ulemper på den pågældende lokalitet, dvs. at det har betydning, hvor boligen er beliggende, herunder om den ligger i det åbne land eller i en storby som København. Heri ligger også, at man nødvendigvis må være indstillet på bymæssige forandringer og ændringer i trafikmønsteret, og at der kan være støjgener m.v. fra omgivelserne af den ene eller anden art. Kommissionen finder således ud fra en konkret rimelighedsvurdering, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet i sagen, herunder ud fra ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med boligens karakter og beliggenhed samt områdets karakter. Kommissionen finder samlet set, at ulemperne ikke overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet på dette sted. Som ovenfor nævnt er det påregneligt, at der i en hovedstad etableres nye transportforbindelser, herunder metro.

Der henvises i øvrigt til kommissionens generelle bemærkninger i protokollen for mødet den 7. oktober 2021 og til kommissionens bemærkninger 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).”

Parternes påstande og synspunkter

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

Beboeren har til støtte for påstanden i indlæg af 18. december 2022 bl.a. fremført følgende:

"Den såkaldte naboretlige tålegrænse som alle henviser til, er altså et skøn. Siden alle der har været i min lejlighed er her i et meget begrænset tidsinterval og ikke har prøvet at sove her/arbejdet her/levet her med støj 24/7/365 har jeg svært ved at se hvordan og på hvilket grundlag det kan vurderes, at det må jeg bare leve med "som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet".

Her vil jeg gøre opmærksom på Realdania undersøgelse af trafikstøj i foråret 2022, hvor det slås fast, at der er en række helbredsmæssige problemer ved at bo i trafikstøj herunder en øget risiko for demens. Så at negligere dette til at være noget med at bo i en større by medfører, at jeg bare skal acceptere alt støj som jeg bliver udsat for, er simpelthen ikke-tidssvarende.

Og specielt ikke når alle muligheder IKKE er blevet undersøgt = hvad kan der gøres for at støjdæmpe lejlighed/bygning?

Økonomisk har min ejendom også lidt et værditab. At argumentere for at etablering af en metrostation medfører en værdistigning ændrer ikke på, at hvis du skal vælge mellem min lejlighed med støj eller en tilsvarende længere nede af gaden til samme pris og uden støj - ville du så vælge lejligheden med metrostøj? Nej vel…

Hvis jeg kunne leve med dette, så havde jeg nok ikke klaget, siden de første tog begyndte at køre. Det har været stressende og utrolig tidskrævende, men nu er det en principsag. Det kan simpelthen ikke være rigtigt, at myndigheder mm. bare kan give folk støjgener i deres eget hjem uden at kompensere for det!

Til jer der denne gang skal lytte til metrostøjen i min lejlighed:

- *Bemærk stilheden imellem togene - det var sådan min lejlighed hele tiden var inden metro begyndte at køre*
    - *Alle tog larmer forskelligt og nej man udskifter ikke de tog, der larmer mest. Er der i perioder lidt forbedring ja, men det er hele tiden i bølger, at støjen stiger for så at falde lidt, når der f.eks. slibes skinner eller fikses nogle hjul på et af de mere larmende metrotog. Men det støjer altid.*
        - *Det kan også være, at I ikke lige hører de værste støjende metrotog når I er her – netop fordi der er så stor varians.*
- *Bemærk at I ikke er her om natten og skal sove. Der er aldrig ro, da metro kører hele tiden. Denne støj kan I ikke sammenligne med almindelig trafikstøj/at bo i en by, da der selv her vil være perioder, hvor støjen stopper/nedsættes, da hovedparten af befolkningen sover. Metroen larmer om der er folk der bruger den eller ej.*

- *Og igen: jeg har ikke valgt at bosætte mig på de større trafikveje omkring min bopæl:* vej1 *,* vej2 *,* vej3 *og* vej4 *-* *. Jeg har netop valgt* adresse *, som er en meget stille vej og som har indkørsel forbudt fra den ene ende. Postulatet om, at man må forvente andre trafikudvidelser end lige en metrolinje på lige præcis* adresse *er simpelthen urealistisk.*
    - *At der etableres en metrolinje på Frederiksberg, forstår jeg også godt – men hvorfor man ikke har valgt at kigge på den bebyggelse, der er ovenpå en metrolinje og prøvet at tilpasse derefter, forstår jeg ikke. Der er mellemrum mellem bygningerne, som kunne være udnyttet. Derudover så er metro jo kun 18-20 meter nede her ved min lejlighed og det giver mening at en betonbygning rammes af metrostøjen. De her vibrationer, som Metro skriver ikke er bygningsskadelige – der kommer altså flere og flere revner i kælderen og ved dørovergange. Siden Metro også sagde, at der ikke ville være metrostøj og det var der jo så alligevel, så må jeg hellere lige få dette med, så det er registreret allerede nu."*

Beboeren understregede under besigtigelsen den 17. januar 2023, at denne kræver erstatning udbetalt til lyddæmpende tiltag i lejligheden og kælderen samt for ejendomsværditab grundet støjgener fra metrotogenes kørsel.

Anlægsmyndigheden påstod ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

Anlægsmyndigheden har til 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.

[…]

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 på besigtigelsen, at der er forskel på støjen fra de individuelle metrotog. 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. Metroselskabet har endnu ikke fuldt ud kunnet klarlægge forskellen på støjen fra de individuelle metrotog.

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte, at nogle beboere kan føle sig generet af støjen fra metrotogene, men fastholdt, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet.

Slutteligt fremhævede anlægsmyndighedens repræsentant, at anlægsmyndigheden vil fortsætte arbejdet med at nedbringe støjen fra metrotogene.

Udsættelse og indhentelse af sagkyndig udtalelse

Under voteringen besluttede taksationskommissionen at udsætte sagens videre behandling på eventuelle yderligere oplysninger, der måtte fremkomme under den se-

nere behandling af andre lignende sager, der var berammet til behandling primo marts 2023.

I lyset af, hvad der er kommet frem under behandlingen af disse sager, anmodede taksationskommissionen i april 2023 fagchef Claus Møller Petersen, Sweco, om et estimat over omkostningsniveauet for bygningsmæssige ændringer, der vil være egnet til at nedbringe støjgenerne svarende til en reduktion på op til 5 dB(A) for både $L_{pA,max,FAST}$-værdi og $L_{pA,LF}$ –værdierne i forskellige boligtyper. . Claus Møller Petersen har ikke besigtiget boligen. Claus Møller Petersen anfører bl.a. følgende:

*"**Formål:***

Formålet med denne sagkyndige udtalelse er at beskrive og bestemme omkostningsniveauet for at "nedbringe støjgenerne svarende til en reduktion på op til 5 dB(A) for både $L_{pA,max,FAST}$-værdi og $L_{pA,LF}$ -værdierne".

Grundlag:

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

Det fremgår af ovennævnte målinger, at den hørbare Metrostøj i boligerne har højest andel af lydenergi koncentreret i frekvensområdet 100-250 Hz, dvs. relativt lavfrekvent/basholdig støj - dog er støjniveauet i det helt lavfrekvente område under 100 Hz temmelig begrænset i begge boligtyper.

Støjdæmpningsprincipper

For at sikre tilstrækkelig effektiv dæmpning af Metrostøjen i boligerne skal der foretages lydisolering af såvel vægge som etageadskillelser i boligernes beboelsesrum. Beboelsesrum er i DS490 defineret som opholds- og soverum. Små afgrænsede rum med døre, såsom entre, forstue, badeværelse osv. anses ikke for at være beboelsesrum, dvs. i disse rum er der ikke støjkrav.

Boligernes størrelser formindskes således både hvad angår areal og loftshøjde, da støjdæmpningsarbejderne omfatter forsatskonstruktioner med en vis tykkelse.

Generelt er det nødvendigt at demontere gulvene i boligernes beboelsesrum for at begrænse forhøjelsen af gulvene, da der efterfølgende skal etableres nye, tungere og vibrationsisolerede gulve. Efter gulv- og loftsarbejder skal der monteres lydisolerende gipsplade-forsatsvægge på akustikprofiler[1] og med lydabsorberende plader i hulrummet foran alle vægge med kontakt til bygningernes fundamenter. Der kan ses bort fra vægge med køkkenelementer.

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

I de ældre boligtyper med træetageadskillelser skal der tilføres mere tyngde i nye gulve og lofter, som skal monteres vibrationsisoleret fra de bærende bjælker. En del af indskudslaget langs de bærende bjælker skal bortskæres og supplerende strøer udlægges på dimensionerede vibrationsisolerende brikker[2]. På strøerne – mellem og uden kontakt til de bærende bjælker - udlægges tunge gulvgipsplader[3] således at oversiden af pladerne er ca. 10 mm højere end bjælkerne. Er der ikke lerindskud, skal der udlægges lydabsorberende plader[4] i hulrummet. Endelig udlægges nyt trægulv, som ikke har kontakt til de bærende bjælker. Principielt som beskrevet i SBi anvisning 243 "Lydisolering mellem boliger – eksisterende byggeri" (afsnit 4.3, dog uden stålbeslag). Også lofterne må demonteres og der monteres nye tungere gipslofter[5] ca. 10 mm under bjælkerne, da lofterne skal opsættes i lægter båret af vibrationsisolerende ophæng fastgjort i bjælkesiderne og med lydabsorberende plader[4] i hulrummet. Med ovenstående forøges gulvhøjden med ca. 10 mm, afhængigt af tykkelsen af den nye gulvbelægning i forhold til den gamle. Loftet sænkes ca. 10 mm, hvorfor der er risiko for at dørene skal afkortes med op til ca. 10 mm.

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

Omkostningsniveau:

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

I det følgende er priser angive i DKK ekskl. moms prisindex 4 kvartal 2022. Ud over direkte byggeomkostninger er der taget højde for omkostninger til teknikere, tilsyn og uforudsete udgifter. Der er ikke medregnet omkostninger til nedpakning / opmagasinering / indflytning af bohave og genhusning af beboerne mens byggearbejderne står på.

Ældre bygninger med træetageadskillelser, for 50 m2 boligareal: 10.500 kr/m2.
For 100 m2 boligareal: 9.500 kr/m2

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

Sweco den 21/4 2023
Claus Møller Petersen

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

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Denne sag angår spørgsmålet om, hvorvidt beboeren har krav på erstatning som følge af støjgener forbundet med driften af Cityringen. I mangel af regler, der tager særlig sigte på sådanne støjgener, må spørgsmålet afgøres efter de almindelige naboretlige regler. Efter disse er det afgørende, om støjgenerne overstiger, hvad beboeren med rimelighed må påregne som led i den almindelige samfundsudvikling på det pågældende sted (den naboretlige tålegrænse). Fastlæggelsen heraf beror på en konkret vurdering af navnlig støjgenernes karakter og omfang, områdets karakter samt beboelsens beliggenhed.

Vurderingen af støjgener i konkrete sager involverer en række forskellige faktorer. I sager som den foreliggende bør der bl.a. lægges vægt på støjmålinger baseret på Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder, idet der (endnu) ikke foreligger tilsvarende vejledende retningslinjer for støjgener som følge af metrodrift. I vejledningen fra 1984 er grænseværdien for bygningstransmitteret støj målt som $L_{pA,max,fast}$ sat til 40 dB(A) (i timerne 22-07). Af vejledningens generelle bemærkninger (afsnit 2.2.1) fremgår bl.a.:

"Overholdes de vejledende grænseværdier, skulle borgerne være sikre på, at de ikke udsættes for støj, der er urimelig. Det bør i denne forbindelse haves i erindring, at nogle mennesker er meget støjrobuste, mens andre er meget støjfølsomme. De nævnte grænseværdier er sat så lavt, at 85-90 % af naboer til virksomheden finder, at støj svarende til grænseværdierne, ikke medfører ulemper af nævneværdigt omfang."

I Danmarks nabolande er de fastsatte grænseværdier for metrostøj målt som $L_{pA,max,fast}$ 32 dB(A) (Norge), 35 dB(A) (Tyskland), og 35/40 dB(A) (Storbritannien, ved projektering / for eksisterende anlæg).

For så vidt angår lavfrekvent støj i boliger er grænseværdien for $L_{pA,LF}$ i Miljøstyrelsens Orientering nr. 9/1997 om lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø sat til 20 dB(A) (i timerne 18-07). Denne støjgrænse fremgår af VVM-redegørelse og miljørapport fra 2008 for etablering af Metro Cityringen (s. 202), jf. også udskrift af ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokol, 365. hæfte (generel del, s. 10-11).

Taksationskommissionens kompetence fremgår navnlig af ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, hvor det bl.a. er anført, at ekspropriationskommissionens kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for taksationskommissionen. Efterprøvelse af ekspropriationskommissionens kendelse indebærer, at taksationskommissionen skal foretage en ny vurdering af sagen på det samme materielle grundlag, der forelå på tidspunktet for ekspropriationskommissionens afgørelse.

Når taksationskommissionen har været på besigtigelse i denne sag, var det derfor ikke med henblik på at fastslå et bestemt støjbillede, der kunne lægges til grund for afgørelsen i denne sag, men alene for at give kommissionens medlemmer et indtryk af problemets karakter samt give sagens parter mulighed for at fremkomme med yderligere bemærkninger til sagen. Støjrapporterne af 25. februar 2021 og 17. august 2021, der er udarbejdet i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling af sagen, ligger således også til grund for taksationskommissionens behandling af sagen.

Taksationskommissionen er opmærksom på, at de faktiske støjmålinger kan være behæftet med usikkerhed, og som anført af parterne og af Metroselskabet i en række andre sager, at støjbilledet på den enkelte lokalitet på forskellige tidspunkter kan variere som følge af bl.a. forhold, der i et vist omfang endnu ikke er fuldt klarlagt. Taksationskommissionen finder imidlertid ikke, at disse forhold, sammenholdt med de øvrige omstændigheder i sagen, giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporterne af 25. februar 2021 og 17. august 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at disse støjrapporter giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Der er i sagen foretaget to orienterende støjmålinger (nr. 3 af 25. februar 2021 og nr. 43 af 17. august 2021). Det fremgår af de to målinger, at den registrerede gennemsnitlige støj fra de 5 mest støjende passager $L_{pA,max,FAST}$ er henholdsvis 44,8 dB(A) og 41,1 dB(A), og at den lavfrekvente støj $L_{pA,LF,10min}$ i de to målinger er henholdsvis beregnet til 21,4 dB(A) og målt til 20,3 dB(A) for 5 passager og henholdsvis beregnet til 22,6 dB(A) og målt til 21,2 dB(A) for 7 passager.

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

Under besigtigelsen den 17. januar 2023 var flere togpassager tydeligt hørbare.

Taksationskommissionen er enig med ekspropriationskommissionen i, at beboere i en moderne storby må påregne betydelige støjgener som følge af samfundsudviklingen. I den foreliggende sammenhæng må man imidlertid også være opmærksom på, at der allerede er taget hensyn til dette synspunkt, i og med at Miljøstyrelsens vejledning fastsætter grænseværdien for $L_{pA,max,FAST}$ til 40 dB(A) ved bygningstransmitteret støj, som ligger i den høje ende sammenlignet med, hvad der gælder i nabolande.

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

Taksationskommissionen finder ikke, at estimatet i den indhentede sagkyndige udtalelse (gengivet ovenfor) kan være retningsgivende for udmåling af erstatning i den foreliggende sag, da dette ifølge kommissionen ville føre til en uproportional erstatning. Kommissionen lægger herved vægt på den usikkerhed, der er forbundet med estimatet, herunder usikkerhed forbundet med det faktiske støjniveau i boligen samt omfanget af den støjreduktion, der er nødvendig, for at støjniveauet kommer under den naboretlige tålegrænse, og som kan være væsentlig mindre end 5 dB(A), samt det forhold, at der kun er indhentet én sagkyndig udtalelse, der kun omtaler én måde at reducere støjen på. Det indgår desuden i vurderingen, at de i udtalelsen omtalte ændringer i boligkonstruktionen er meget omfattende, og at erstatningen derfor i givet fald skulle reduceres væsentligt efter princippet om berigelse som følge af "nyt for gammelt". Hertil kommer, at der ikke kan bortses fra, at det kan lykkes for Metroselskabet at reducere støjniveauet gennem en mere konsekvent plan for hjulafslibning og hurtigere opfølgning, når konkrete problemer opstår.

Ejendommen er opført i 1976. Lejlighederne i ejendommen er på 74 – 76 m^2. Lejlighedens seneste salg var (ifølge Boligsiden.dk) i 2009. Nabolejlighedens m2-pris i fri handel var (ifølge Boligsiden.dk) 36.824 kr. ved salg i marts 2019. På grundlag af en sammenligning af opnåede salgspriser for ejerlejligheder i kvarteret lægger taksationskommissionen til grund, at m^2-prisen for lejligheder på beboerens adresse i første kvartal af 2019 udgjorde ca. 80 % af den gennemsnitlige m^2 pris for ejerlejligheder på Frederiksberg. Billedet afviger ikke væsentligt herfra, når der ses på opnåede salgspriser i 2. og 3. kvartal af 2022. Der blev i denne periode bl.a. solgt 5 ejerlejligheder i den pågældende ejendom, herunder to lejligheder beliggende i stueetagen umiddelbart over eller ved siden af metrotunnelrørene; for så vidt angår disse to lejligheder blev der opnået salgspriser på henholdsvis 47.700 kr./m^2 (salg medio maj 2022) og ca. 37.500 kr./m^2 (salg ultimo september 2022). For så vidt angår lejligheder på anden sal i ejendommen blev der opnået m^2 priser på henholdsvis 49.300 kr. (ultimo maj 2022) og 42.800 kr. (medio oktober 2022).

Oplysningerne om salgspriser, herunder statistisk materiale, giver efter taksationskommissionens opfattelse ikke et tilstrækkeligt sikkert grundlag for at lægge til grund, at en negativ påvirkning af lejlighedens handelsværdi skyldes støjgenerne fra metrotog og ikke konjunkturudviklingen, herunder de højere renter. At en potentiel køber, der har valget mellem en lejlighed med og uden støjgener, alt andet lige ville vælge den uden støjgener, angår en hypotetisk situation, som efter taksationskommissionens opfattelse ikke kan tillægges afgørende vægt ved vurderingen af lejlighedens handelsværdi.

I UfR 2017 s. 2491 H har Højesteret fastslået, at ekspropriationserstatning i retspraksis udmåles til det afståedes værdi i handel og vandel, men at erstatningen i det konkrete tilfælde kan beregnes som genanskaffelsesværdien eller brugsværdien, hvis forholdene tilsiger det. En boligs handelsværdi er således ikke nødvendigvis identisk med den brugsværdi, som beboeren har af boligen. Taksationskommissionen finder, at det samme princip finder anvendelse ved udmåling af erstatning ved overskridelse af den naboretlige tålegrænse. I den forbindelse henvises til UfR 1955 s. 478/2 H, hvor Hø-

jesteret tilkendte en villaejer erstatning for støjgener i den tid, der gik, inden det pågældende tivoli havde bragt støjniveauet ned under den naboretlige tålegrænse.

Selv om taksationskommissionen som nævnt ikke finder grundlag for at antage, at lejlighedens handelsværdi er negativt påvirket af støjgenerne, må det efter kommissionens opfattelse lægges til grund, at støjen fra driften af Metro Cityringen påfører beboerne gener, som væsentligt reducerer beboernes brugsværdi af boligen. Fastsættelse af erstatning for nedsættelse af en boligs brugsværdi for beboerne må ifølge sagens natur have en skønsmæssig karakter, og kommissionen finder, at erstatning for generne som følge af metrodriften i denne sag passende kan fastsættes til 180.000 kr.

Om der er grundlag for at foretage fradrag for fordele ved metroens drift, må efter taksationskommissionens opfattelse bero på en konkret vurdering af anlæggets betydning for den enkelte bolig, herunder i forhold til boligens udnyttelsesmuligheder samt en eventuel værdistignings aktualitet og sandsynlighed. At der generelt kan beregnes sandsynlige værdistigninger i et område som følge af anlæg af en metrolinje, herunder større værdistigninger jo tættere beliggende en bolig vil være på en ny station, er efter taksationskommissionens opfattelse ikke i sig selv tilstrækkeligt til at begrunde fradrag for fordele. Taksationskommissionen finder ikke, at der er en så nær sammenhæng mellem en eventuel stigning i værdien af boligen og anlægget af Metro Cityringen, at det kan begrunde fradrag i erstatningen for fordele. I den foreliggende sag finder taksationskommissionen således ikke, at der er grundlag for at foretage fradrag for fordele i erstatningen.

Konklusion

Anlægsmyndigheden pålægges at betale 180.000 kr. til beboeren i erstatning for støj- og vibrationsgener som følge af togdriften af Metro Cityringen.

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

Peter Møgelvang-Hansen

Preben Thorvig Susanne Nielsen

Erling Rørdam Tina Ortmann

/Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Klagevejledning

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

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.
Viborg, den 18. juni 2023
Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

