Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 7. marts 2023

Sagsnr. 2022-050720

Sagens parter:

Ejer: ejeren
(herefter benævnt ejeren)
Beliggende: adresse
2100 København Ø
(Lb.nr. Tri-056)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet
(herefter benævnt anlægsmyndigheden)

Taksationskommissionen stadfæster ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

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

Mandag den 7. marts 2023, ca. kl. 9:10 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på adresse , 2100 København Ø. Til stede ved taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor, dr.jur. Thomas Riis, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer, vurderingsinspektør Preben Thorvig og cand.jur. Susanne Nielsen, samt de kommunalt udpegede kommissionsmedlemmer, ejendomsmægler Tina Ortmann og landinspektør Erling Rørdam.

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

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 14. januar 2022 af ejeren.

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

På dagen mødte ejeren og dennes hustru, beboer .

Anlægsmyndigheden var repræsenteret ved projektleder Sidsel Cecilie Hansen og landinspektør Jesper Nielsen samt advokat Hanne Mølbeck, Bech-Brunn Advokatpartnerselskab.

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

Sagens oplysninger

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

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

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

Der blev foretaget én orienterende støjmåling i lejligheden.

Af orienterende støjmåling nr. 63 af 14. oktober 2021, udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 7 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 10:45 – 11:30. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 31,2 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 31,9 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 11,7 dB(A) og $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager var 12,1 dB(A).

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens afgørelse af 21. december 2021. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 9. november 2021 samt protokoltilførsel den 21. december 2021, 388. hæfte*
- *Klage: E-mail fra ejer: 14. januar 2022*
- *E-mailkorrespondance mellem ejeren og kommissariatet: 9. februar 2021 – 21. oktober 2021*
- *Støjrapport nr. 63 af 14. oktober 2021*
- *E-mail fra ejeren til kommissariatet: 24. oktober 2021*
- *Metroselskabets indlæg for Taksationskommissionen november 2022*
- *Supplerende indlæg fra Metroselskabet: 14. marts 2023*
- *Supplerende indlæg fra ejeren: 19. marts 2023*

Materiale vedr. samtlige støjsager:

- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 342. hæfte. Møde 8. januar 2020 vedr. skinnestøj*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 347. hæfte – 9. marts 2020 - Møde vedr. skinnestøj*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 350. hæfte - 19. juni 2020 - Møde vedr. skinnestøj*
- *Orienteringsbrev af 17. september 2020 fra Metroselskabet vedr. færdig meddelelse af anlægget med bilag 1-3*
- *Udskrift af forhandlingsprotokollens 365. hæfte (generel del) af 15. december 2020*
- *Teknisk notat af 19. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Støjrapport af 28. oktober 2020 fra Force Technology*
- *Orienteringsbrev af 27. november 2020 fra Metroselskabet vedr. valg af sportype med bilag 1-3*
- *Skrivelse af 17. marts 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 15. juni 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 28. maj 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 24. august 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 1. oktober 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 1. november 2021: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 7. januar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Skrivelse af 19. januar 2022: Metroselskabets svar til Ekspropriationskommissionen på uddybende spørgsmål*
- *Skrivelse af 4. februar 2022: Metroselskabets orientering om status på hørbare tog under metrodriften*
- *Indlæg af 11. februar 2022 fra Metroselskabet*

Ekspropriationskommissionens afgørelse af 21. december 2021:

"Kommissionen har på baggrund af den foreliggende støjrapport nr. 63 kunnet konstatere, at støjmålingen viser et lavere støjniveau, end det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, hvor kommissionen har været på besigtigelse for at opleve støjen. Her blev det højest gennemsnitlige støjniveau for alle togpassager i en bolig målt til $L_{pA,max,FAST}$ 34 dB(A) (og for de 5 mest støjende togpassager til $L_{pA,max,FAST}$ 38,6 dB(A)), 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 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 har lagt vægt på, at gennemsnitsstøjen ved alle målte metrotogspassagerne 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 fra Miljøstyrelsen 9/1997.

Der henvises i øvrigt til de generelle bemærkninger, som kommissionen har anført i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del (kommissionens principbeslutning - som kan findes på www.komoe.dk).

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.

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. 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 har udtalt, at Metroselskabet fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel.

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

Parternes påstande og synspunkter

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

Ejeren har som støtte for påstanden i klage af 14. januar 2022 bl.a. fremført følgende:

"- For det første så har jeg IKKE bedt om en støjmåling men jeg sagde at I var velkomne. Jeg var da også nysgerrig men er af den klare overbevisning at udgangspunktet for min klage er et helt andet end jeres.
Min klage går ud på at vi er blevet lovet at vi IKKE ville komme til at høre metroen - det gør vi. Altså har I ikke holdt hvad der blev lovet. Det er i al sin enkelhed det jeg klager over.

- Der er ikke styr på den støj der kommer fra metroen og selv efter så mange år så aner I ikke hvor larmen kommer fra og sandsynligheden for at det sker er minimal. Vi har fået så mange forklaringer på hvad der er galt men der er ikke sket noget i alle de år som har fjernet støjen.
I perioder går det nogenlunde hvorefter det stikker helt af igen med støjen - ergo der er ikke kontrol over det. Der er så mange erfaringer med metrobyggeri verden over så jeg har svært ved at se andet end at det ikke er bygget korrekt eller der er sparet på støjdæmpende foranstaltninger. Selvfølgelig kan man lave en metro uden støj.

- Jeg orker næsten ikke fortsat at beskrive hvilke gener støjen giver døgnet rundt og vil derfor undlade det. I en tid hvor lyd er opprioriteret som en meget vigtig faktor i forhold til stress og miljø, forstår jeg ikke at der ikke er gjort noget endnu.
Jeg vil igen fastholde at grænseværdier omkring støj er een ting, en anden ting er virkeligheden når vi påvirkes af det 24timer i døgnet. Det er en ret speciel støj som man IKKE kan måle sig frem til en tirsdag formiddag på halvanden time."

Derudover påpegede ejeren i e-mail af 15. oktober 2021, at *"Støjmålingen I har foretaget er IKKE grundlaget for min klage og hvis I igen bruger det til afvisning af min klage så er vi lige vidt."*

Under taksationskommissionens besigtigelse af ejendommen den 7. marts 2023 anførte ejeren, at den grundlæggende tvist er, at Metroselskabet har lovet en støjfri Metro af en vis kvalitet, hvilket de ikke har overholdt. Ejeren fastholdt, at støjmålinger og grænseværdier er uden betydning, da løftet om en støjfri Metro ikke er indfriet.

Ejeren påpegede, at produkter behæftet med mangler almindeligvis forbedres til den lovede standard. Ejeren påstod, at støjen fra metroen kan undgås ved at lægge støjabsorberende underlag under skinnerne. Derudover mener ejeren, at støjen helt kunne undgås, hvis Metroselskabet havde lagt tunnelrørene dybere i jorden.

Ejeren anførte, at støjen fra metrotogenes passage er mere stressende end en hunds gøen eller en skraldevogns passeren, da det er en konstant påmindelse om, at der sker noget. Slutteligt anførte ejeren, at denne hellere ser støjen fra Metroen fjernet end udbetaling af en erstatning.

Ejeren har efterfølgende i skriftligt indlæg af 19. marts 2023 – med henvisning til Metroselskabets indlæg af 14. marts 2023, der i uddrag er citeret nedenfor - bl.a. anført følgende:

"Der er i princippet intet nyt i det indlæg, der er tilføjet fra Metroselskabet til Taksationskommissionen af 14.03.2023. Grundlæggende er der kun én ting, der bør tages stilling til i denne sag: Kan man høre metroen eller kan man ikke? Der er udstedt en garanti i december 2016 på, at vi ikke ville komme til at høre metroen når den kom i drift - Så enkelt er det.

Der kan sættes nok så mange målemikrofoner op i nok så mange huse og Metroselskabet kan henvise til Naboretlige støj grænseværdier. Alt det er fuldstændig irrelevant i forhold til den udstedte garanti. Enten kan man høre metroen eller også kan man ikke.
Som alle nok husker fra besøget hos os den 7. marts, blev vi afbrudt af metroen. Alle 10-12 personer kunne tydeligt høre støjen på trods af livlig samtale i rummet. Altså vi kan høre metroen.

Metroselskabet henviser til afgørelsen fra tidligere prøvesager (som Metroselskabet vandt), hvor det blev konkluderet at støjen ligger indenfor Miljøstyrelsens grænseværdier og at man i en Metropol som København må regne med en vis portion støj etc.

Igen er det fuldstændig irrelevant, da vi er garanteret, at vi ikke ville kunne høre metroen. Jeg kan ikke forstå at denne sag er så kompliceret, hvis der er udstedt en garanti, så må det være den, der er gældende.

Alle argumenter med, at der er folk, der har mere følsomme øre end andre forekommer stærkt fornærmende. Der er udført en konstruktion som ikke lever op til den udstedte garanti.

Som Metroselskabet selv har med i indlægget af 14. marts 2023, så er den løsning, der er valgt den 3. bedste. Der er altså løsninger som er bedre og som nok ville kunne overholde den garanti, som vi fik i december 2016.

Der er helt sikkert taget et økonomisk valg fra Metroselskabets side, som har gjort at vi er havnet i en meget uheldig situation. Vi er på ingen måder imod byudvikling og synes også, at metroen er en opgradering af den kollektive trafik, men det er ikke udført godt nok.

Der er nu gået en del år siden Cityringen åbnede og trods lovninger om udbedringer, skinneslibning, hjulafdrejning og så videre, er der intet sket i retning af at imødekomme garantien om støjfrihed.
Udviklingen peger kun i retning af udvidelse af drift med længere togstammer, hyppigere afgange samt udbygning af stationer – alt dette vil øge støjgenerne betragteligt (med garanti).

I den tidligere afgørelse står blandt andet: "Ekspropriationskommissionen opfordrede afslutningsvist Metroselskabet til fortsat at forsøge at dæmpe støjen forbundet med metrotogenes kørsel."

Det er godt nok billigt sluppet – der er intet bindende i den konklusion andet end "Opfordring" og "forsøge".
Jeg vil gerne opfordre til, at den garanti der blev udstedt i 2016, bliver fulgt i afgørelsen af vores klager om fortsat støjgener."

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."

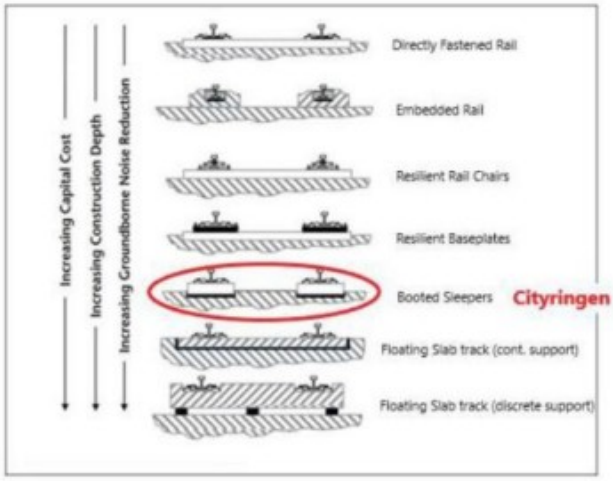
Metroselskabet er enig i overvejelserne. Hvis Taksationskommissionen mod forventning vurderer, at den naboretlige tålegrænse i disse sager er overskredet, gør Metroselskabet således gældende, at en eventuel erstatning på naboretligt grundlag skal relatere sig til forringelsen af lejlighedens handelsværdi. 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.

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."

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, hvor nedenstående figur er fra (Fælles Materialesamling, side 47). Her 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.



Figur 1: Sammenhæng mellem anlægsomkostninger, størrelse på konstruktionen og evne til at dæmpe støj og vibrationer.

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.

[…]

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 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.

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.

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

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. 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. Måtterne findes i forskellige tykkelser og stivhed til forskellige frekvenser af lyd. Det vil sige, at risikoen for at vælge den forkerte måtte 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 ejeren ikke kan forvente, at støjen vil forsvinde helt.

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Taksationskommissionen bemærker indledningsvis, at taksationskommissionens kompetence navnlig fremgår af ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, hvor det bl.a. er anført, at ekspropriationskommissionens kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for taksationskommissionen. Efterprøvelse af

ekspropriationskommissionens kendelse indebærer, at taksationskommissionen skal foretage en ny vurdering af sagen på det samme materielle grundlag, der forelå på tidspunktet for ekspropriationskommissionens afgørelse. Når taksationskommissionen har været på besigtigelse i denne sag, var det derfor ikke med henblik på at fastslå et bestemt støjbillede, der kunne lægges til grund for afgørelsen i denne sag, men alene for at give kommissionens medlemmer et indtryk af problemets karakter samt give sagens parter mulighed for at fremkomme med yderligere bemærkninger til sagen. Det er således støjrapport nr. 63 af 14. oktober 2021, der er udarbejdet i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling af sagen, der også ligger til grund for afgørelsen i denne sag.

Taksationskommissionen er opmærksom på, at de faktiske støjmålinger kan være behæftet med usikkerhed, og som anført af parterne og af Metroselskabet i en række lignende 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 støjrapporten nr. 63 af 14. oktober 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporten nr. 63 af 14. oktober 2021 giver et tilstrækkelig retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Taksationskommissionen finder lige som ekspropriationskommissionen, og af de samme grunde som anført af ekspropriationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse ikke kan anses for overskredet.

Taksationskommissionen stadfæster herefter ekspropriationskommissionens afgørelse.

Kommissionen skal samtidig understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den forholdsvise hyppige frekvens af metrotogenes passager, kan virke generende. Kommissionen finder det derfor vigtigt, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe støjen m.v., og at dette også må være muligt, herunder fra de mest støjende tog, bl.a. ved hyppigere hjulafdrejning og skinneslibning, ligesom der kan peges på eventuelle muligheder for støjdæmpning og bygningsmæssige foranstaltninger. Efter gennemførelse af et større antal forretninger vedrørende boliger, der er generet af støj og vibrationer fra Metro Cityringens drift, er det taksationskommissionens generelle indtryk, at Metroselskabet har kunnet gøre mere og stadig kan gøre mere for at reducere støj- og vibrationsproblemerne – herunder ved en mere konsekvent plan for hjulafdrejning og skinneslibning samt hurtigere opfølgning, når konkrete problemer opstår.

Kommissionen har i den forbindelse noteret sig, at Metroselskabet har udtalt, at Metroselskabet fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel.

Konklusion

Ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstes

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

Thomas Riis

Preben Thorvig

Susanne Nielsen

Erling Rørdam

Tina Ortmann

/Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Klagevejledning

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

Udskriftens rigtighed og kendelsens udsendelse bekræftes.

Viborg, den 9. juni 2023

Halldóra Jórunn Rævmann Gettermann

Fuldmægtig, cand.jur.

