Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Den 19. maj 2022

Sagsnr. 2021-028095

Sagens parter:

Beboer: Beboer

Beliggende: Adresse 1

2200 København N

LB.nr. Rmm-010/Br0004

Mod

Anlægsmyndigheden: Metroselskabet I/S

Taksationskommissionen stadfæster Ekspropriationskommissionens afgørelse

---

Indledende oplysninger

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

Torsdag den 19. maj 2022, kl. 9:45 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på, Adresse 1 2200 København N.

Til stede ved Taksationskommissionens behandling af sagen var formanden, professor emeritus Peter Møgelvang-Hansen, og de af Transportministeriet udpegede kommissionsmedlemmer vurdeeingsinspektør 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

Claus Backalarz fra FORCE Technology bistod kommissionen med sagkyndig bistand.

Sagen er indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland m.v. ved klage af 30. september 2021 fra beboeren.

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

På dagen mødte beboeren.

Anlægsmyndigheden var repræsenteret ved advokat Hanne Mølbeck fra Bech-Bruun samt projektleder Sidsel Cecilie Hansen og landinspektør Jesper Nielsen begge fra Metroselskabet.

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

Sagens oplysninger

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

Af orienterende støjmåling nr. 45 af 20. august 2021 udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 21 passerende tog passerende tog i tidsrummet ca. kl. 13:30 - 14:15.

Gennemsnittet af alle målinger er målt til LpA,max,FAST 33,4 db(A), og gennemsnittet af de 5 højeste LpA,max,FAST værdier er målt til 36,8 dB(A). Det fremgår endvidere, at der er anført en værdi for gennemsnittet af de 7 højeste LpA,LF10min værdier på 16,1 dB(A).

Lejligheden ligger oven over 2 metrotogrør, der befinder sig ca. 16 m under terræn.

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

- Klage: e-mail af 30. september 2021 fra beboer.
- Kendelse – udskrift af forhandlingsprotokollens 383. hæfte af 30. september 2021.
- Forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019.
- Mail af 28. juni 2020 fra beboer
- Mail af 18. december 2020: orientering fra Metroselskabet til beboer
- Mail af 18. maj 2021 fremsendelse af støjrapport nr. 45 med målinger foretaget den 20. august 2021.

Materiale vedr. samtlige støjsager:

- Udskrift af forhandlingsprotokollens 336. hæfte af 28. oktober 2019
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 342. hæfte. Møde 8. januar 2020 vedr. skinnestøj.
- Udskrift af forhandlingsprotokollens 347. hæfte – 9. marts 2020 - Møde vedr. skinnestøj.

- Udskrift af forhandlingsprotokollens 350. hæfte - 19. juni 2020 - Møde vedr. skinnestøj
- Orienteringsbrev af 17. september 2020 fra Metroselskabet vedr. færdig meddelelse af anlægget med bilag 1-3.
- 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. september 2021

"Kommissionens bemærkninger og afgørelse

Kommissionen har på baggrund af den foreliggende støjrapport nr. 45 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 $L_{pA,maxFAST}$ 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 $L_{pAmx.FAST}$ 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.

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).

Således passeret.

Sine H. Kjeldsen

/Sine H. Kjeldsen"

Parternes påstande og synspunkter

Beboeren forklarede, at støjen er meget generende især om natten, hvor det forstyrrer beboerens nattesøvn, og hvor støjen opleves som særlig tydelig. Beboeren forklarede desuden, at støjens omfang varierer fra dag til dag, og at nogle dage er meget værre end andre.

Beboeren anførte, at efter skinneslibningen i februar var støjen stærkt reduceret og der var nærmest stille de første 7 dage efter slibningen af skinnerne. Beboeren anførte, at det var ønskeligt med flere skinneslibninger.

Beboeren anførte, at støjen udgør et alvorligt sundhedsmæssigt problem for beboeren, og at problemet jo også vil ramme fremtidige beboere. Beboeren forklarede desuden, at hun finder det provokerende, når anlægsmyndigheden indtager det synspunkt, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet.

Anlægsmyndigheden påstod Ekspropriationskommissionens afgørelse stadfæstet.

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

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

Den naboretlige tålegrænse

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

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

Betragtninger om ejendomsværditab m.v.

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

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

lejlighedens handelsværdi. Metroselskabet er her enig i Ekspropriationskommissionens vurdering af, at boligen ikke er blevet påført et samlet økonomisk tab som følge af anlægget af Cityringen grundet den væsentlige transportmæssige forbedring.

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

Afslutning

Som nævnt er det beklageligt, at der er beboere, som er generet af den lavfrekvente støj fra Cityringen, og Metroselskabet vil som nævnt fortsat arbejde for at begrænse generne. Metroselskabet er imidlertid enig med Ekspropriationskommissionen i deres vurdering af sagerne og mener, at Ekspropriationskommissionens kendelser skal stadfæstes af Taksationskommissionen. (…)

Anlægsmyndighedens repræsentant anerkendte på besigtigelsen, at nogle beboere kan føle sig generet af lydene fra metrotogene. Anlægsmyndigheden fastholdt dog, at man ikke finder, at tålegrænsen er overskredet.

Anlægsmyndigheden forklarede, at der er indgået aftale om minimum 2 skinneslibninger årligt, men at antallet af årlige skinneslibninger også har sin naturlige begrænsning.

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

Taksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Taksationskommissionen bemærker indledningsvis, at Taksationskommissionens kompetence navnlig fremgår af ekspropriationsproceslovens § 19, stk. 1, hvor det bl.a. er anført, at Ekspropriationskommissionens kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for Taksationskommissionen. Efterprøvelse af Ekspropriationskommissionens kendelse indebærer, at Taksationskommissionen skal foretage en ny vurdering af sagen på det samme materielle grundlag, der forelå på tidspunktet for Ekspropriationskommissionens afgørelse. Når Taksationskommissionen har været på besigtigelse i denne sag og i den forbindelse medbragte en ekspert i støjmåling samt en støjmåler, var det derfor ikke med henblik på at fastslå et bestemt støjbillede, der kunne lægges til grund for afgørelsen i denne sag, men alene for at give kommissionens medlemmer et indtryk af problemets karakter samt få sagkyndige forklaringer på de relevante lydtekniske forhold. Det er således støjrapporten for støjmålingen af 20. august 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, men finder ikke, at dette forhold sammenholdt med sagens øvrige omstændigheder giver grundlag for at tilsidesætte støjrapporten for støjmålingen af 20. august 2021. Taksationskommissionen lægger således til grund, at støjrapporten for støjmålingen af 20. august 2021 giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne, til at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen, og at sagen derfor ikke bør hjemvises til fornyet behandling for Ekspropriationskommissionen.

Taksationskommissionen finder ligesom Ekspropriationskommissionen og af de samme grunde, som er anført af denne, at den naboretlige tålegrænse ikke kan anses for overskredet. Taksationskommissionen stadfæster således Ekspropriationskommissionens afgørelse. Taksationskommissionen skal dog samtidig understrege, at den har forståelse for, at støjen, herunder de hyppige metrotogpassager, kan virke generende. Kommissionen finder det derfor også vigtigt, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe støjen m.v., og at dette også må være muligt, herunder fra de mest støjende tog.

Kommissionen har i den forbindelse noteret sig, at Metroselskabet har udtalt, at Metroselskabet fortsat vil bestræbe sig på at nedbringe støjgenerne m.v. fra metrotogenes kørsel. Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 (med senere ændringer).

Peter Møgelvang-Hansen

Susanne Nielsen
Erling Rørdam

Tina Ortmann
Preben Thorvig

/Susanne Midtgaard Lykke

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 bekræftes.

Viborg, den 6. juli 2022

Susanne Midtgaard Lykke

Fuldmægtig, Cand.jur.

