Taksationskommissionen for Sjælland m.v.

Kendelse

Forretning den 7. marts 2023

Sagsnr. 2022-058713

Sagens parter:

Beboeren: beboer1
(herefter benævnt beboeren)
Beliggende: adresse1
2100 København Ø
(Lb.nr. Tri-022)

Mod

Anlægsmyndighed: Metroselskabet
(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 mv. efter gældende praksis vedrørende den naboretlige tålegrænse.

Mandag den 7. marts 2023, ca. kl. 10:25 samledes Taksationskommissionen for Sjælland m.v. på adresse1 , 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 27. februar 2022 af beboeren.

Parterne fremsatte en del af deres synspunkter på adresse2 , 2100 København Ø, hvorefter kommissionen besigtigede ejendommen adresse1 , 2100 København Ø. Efterfølgende fremsatte parterne de resterende synspunkter på adressen. Kommissionen voterede senere i DGI Byen, Copenhagen Conference.

På dagen mødte beboer1 repræsentant som repræsentant for beboeren.

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

Sagen angår en ejerbolig med et boligareal på 133 m^2 (ifølge BBR).

Der blev foretaget én orienterende støjmålinger i boligen.

Af orienterende støjmåling nr. 58 af 20. september 2021, udarbejdet af FORCE Technology, er der målt for 30 passerende tog i tidsrummet ca. kl. 19:00 – 20:30. Gennemsnittet af alle målinger var $L_{pA,max,FAST}$ 35,0 dB(A), og gennemsnittet af de 5 højeste $L_{pA,max,FAST}$ værdier var 40,2 dB(A). $L_{pA,LF,10min}$ for de 5 mest støjende togpassager var 20,2 dB(A), og $L_{pA,LF,10min}$ for de 7 mest støjende togpassager 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 denne støjmåling, blandt de 10 højeste.

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i ekspropriationskommissionens afgørelse af 31. januar 2022. Ekspropriationskommissionens resultat og begrundelse i afgørelsen er gengivet nedenfor.

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

- *Omtrykt kendelse: Udskrift af forhandlingsprotokollen af 9. november 2021, 9. december 2021 og 12. januar 2022 samt protokoltilførsel den 31. januar 2022, 390. hæfte*
- *Klage: E-mail fra beboeren: 27. februar 2022*
- *Diverse e-mailkorrespondance mellem kommissariatet til beboeren: 17. september 2021 – 7. oktober 2021*
- *Støjrapport nr. 58 af 20. september 2021*
- *Støjmåling fra ekspropriationskommissionens besigtigelse af 9. december 2021*
- *Digital post til beboeren: 31. januar 2022*
- *Brev af 24. februar 2022 (se brev af 27. februar 2022 s. 17 i materialesamlingen)*
- *Metroselskabets indlæg til Taksationskommissionen november 2022*
- *Supplerende indlæg fra Metroselskabet af 14. marts 2023*
- *Supplerende indlæg fra beboeren af 14. marts 2023*
- *Supplerende indlæg fra beboeren: 22. 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 31. januar 2022:

"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.

Den af kommissionens støjekspert medbragte lydtrykmåler viste under besigtigelsen en maksimumsstøj $L_{pA,max,FAST}$, der i gennemsnit var på ca. 33 dB(A) – og for de 5 mest støjende togpassager, $L_{pA,max,FAST}$ ca. 37 dB(A). Det skal understreges, at der er tale om en mere usikker måling, da der kun måles i et punkt og der ikke efterfølgende er mulighed for at vurdere målingerne ved at lytte til en optagelse af tog-passagerne, hvilket sker ved de støjmålinger, der foretages når Kommissionen ikke er med under målingen. De relative mange togpassager, der måles på under Kommissionens besøg betyder dog, at målingerne er repræsentative for støjen i beboelsen under Kommissionens besøg.

Kommissionen har på baggrund af den foreliggende støjrapport nr. 58 kunnet konstatere, at støjmålingen viser et højere 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 har noteret sig, at gennemsnitsstøjen ved alle de målte metrotogspassager 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 med få decibel (0,2 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 $L_{pA,LF,10min}$ kun med få decibel (1,2 dB(A)) overstiger grænseværdien på 20 dB(A) i Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997 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 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. 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 12. januar 2022 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 arbej-

det 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 overtrædelse af den naboretlige tålegrænse for støj fra metrotogene i perioden 29. september 2019 til 29. marts 2023, samt at anlægsmyndigheden pålægges dagbøder fra den 30. marts 2023 indtil støjgenen fra metrotogene er fjernet.

Beboeren har som støtte for påstanden i klagen af 24. februar 2022, flere supplerende indlæg og under selve besigtigelsen af 7. marts 2023 via beboerens repræsentant bl.a. fremført, at anlægsmyndigheden afgav et juridisk bindende løfte i deres orienteringsbrev af december 2016. I brevet skrev anlægsmyndigheden bl.a. ”***Du kommer ikke til at høre metrotogene, når de kører***.” Dette løfte betragter beboeren som værende juridisk bindende. Beboeren påpegede, at da denne er støjplaget af metrotogenes passage, har anlægsmyndigheden brudt sit løfte og er dermed erstatningsansvarlig.

Beboeren anførte yderligere, at anlægsmyndigheden har udvist en mangel på vilje til at ville forbedre M3 Cityringen med henblik på at udligne støjgenen. Denne betragtning begrundede beboeren ved at pege på flere af Rambølls notater, bl.a. Rambøll notat af 6. december 2019, hvor der er 8 forslag til forbedringer, hvoraf anlægsmyndigheden, ifølge beboeren, reelt set kun har afprøvet et af forslagene. Derudover anførte beboeren, at anlægsmyndigheden burde have hyret en uafhængig ekspert til afgivelse af en ”second opinion” for mulige støjdæmpende tiltag.

Beboeren fremførte derudover, at anlægsmyndigheden har afslået at foretage længerevarende støjmålinger i beboelserne, at lave natmålinger, at øge antallet af skinneslibninger til 4 gange årligt samt har accepteret, at driftselskabet benytter en hjulafdrejningsmaskine af ringe kvalitet, der flere gange er gået i stykker. Ifølge beboeren, påviser ovenstående påstande anlægsmyndighedens manglende vilje til at ville samarbejde med de støjplagede beboere om at nedsætte støjgenen fra driften af M3 Cityringen.

Beboeren henviste til tegningen af *”Sammenhængen mellem anlægsomkostninger, størrelse på konstruktion og evne til at dæmpe støj og vibrationer”* i Rambøll notat af 6. december 2019, s. 2. Beboeren påpegede, at tegningen viser, at anlægsmyndigheden har valgt den 3. bedste løsning i relation til dæmpning af støj og vibrationer.

Beboeren fortalte, at denne sammen med andre naboer til metroen havde et møde med en repræsentant fra anlægsmyndigheden i 2008. På dette møde foreslog beboeren anlægsmyndigheden at sænke dybden på metrotunnellerne med ca. 5 m, hvorved tunnellerne ville ligge i et kridtlag og metrotogene derved støje mindre. Forslaget blev afvist, da anlægsmyndigheden påstod, at det ikke vil være rentabelt.

Beboeren anførte yderligere, at perronerne var bygget for små. Som støtte for påstanden, henviste beboeren til en artikel vedrørende mulig udvidelse af perronerne langs M3 Cityringen. Med henvisning til metroen som den 3. bedste løsning, afslag af sænket dybde på metrotunnellerne samt bygning af for små perroner, gjorde beboeren gældende, at metroen overordnet set er bygget for billigt, og at den kunne være bygget bedre og mere støjsvagt.

Beboeren satte spørgsmålstegn ved manglen på sundhedsmæssig ekspertise i bedømmelsen af støjgenerne ved driften af M3 Cityringen. Beboeren påpegede sammenhængen imellem støj, helbred og livskvalitet, samt muligheden for følgevirkninger af den daglige støjgene beboeren udsættes for.

Beboeren påstod, at beslutningsgrundlaget for ekspropriationskommissionens kendelse var baseret på usaglige og irrelevante informationer. Beboeren påpegede som støtte for påstanden, at grænseværdierne fra Miljøstyrelsen fra 1997, som er blevet brugt til at bedømme støjgenen fra driften af M3 Cityringen, relaterer sig til overjordisk støj og ikke underjordisk, strukturbåren støj som den påklagede støjgene fra metroen er.

Beboeren anførte ydermere, at ekspropriationskommissionen skrev i deres kendelse "*at det forhold, at en grænseværdi måtte være overskredet, ikke nødvendigvis betyder, at den naboretlige tålegrænse også er overskredet.*" Beboeren anførte, at modsætningsvis kan det sluttes, at den naboretlige tålegrænse kan være overskredet, selv hvis grænseværdierne ikke er det.

Beboeren fremførte, at én kortvarig støjmåling og én besigtigelse ikke er retvisende for den varierende og daglige støjgene, denne udsættes for. Beboeren foreslog i stedet døgnmåling i ejendommen for at få et mere retvisende resultat.

Beboeren gjorde gældende, at de usaglige grænseværdier, muligheden for overskridelse af den naboretlige tålegrænse uden overskridelse af grænseværdierne samt manglen på retvisende støjmålinger resulterede i et usagligt og irrelevant beslutningsgrundlag.

Slutteligt påpegede beboeren, at støjgenen fra metroen endnu ikke er stabil. Variationen og vilkårligheden i støjgenen samt de adskillige mulige forbedringer, som anlægsmyndigheden endnu ikke har afprøvet, peger alle, ifølge beboeren, på at M3 Cityringen ikke burde være færdigmeldt. Dette burde efter beboeren opfattelse resultere i, at sagen bliver hjemvist og udskudt til M3 Cityringen er endeligt færdig.

Beboeren har efterfølgende i skriftligt indlæg af 22. marts 2023 – med henvisning til besigtigelsen den 7. marts 2023 og Metroselskabets indlæg af 14. marts 2023, der i uddrag er citeret nedenfor - bl.a. anført følgende:

"… Konkluderende er det min klare opfattelse:

1) Metroselskabet pålægges at betale mig en erstatning for unødige vibrationer og stærkt generende støj fra metrokørslen i perioden 29. september 2019 - 29. marts 2023

2) Metroselskabet pålægges dagbøder fra 30. marts 2023 og indtil vibrationer og støj fra Cityringen (M3) er elimineret.

Som hovedbegrundelser kan anføres:

A) Metroselskabet har utvetydigt lovet naboerne til M3 (med skrivelse fra december 2016) en støjfri kørsel fra åbningen af M3, hvilket endnu ikke er bragt til veje

B) Metroselskabet har på det groveste forsømt at undersøge, afprøve og iværksætte foranstaltninger, der kunne fjerne metrostøjen

Således har Metroselskabet bl.a. forsømt

¤ Seriøst at afprøve Rambøll-rapporternes 8 forslag til reduktion af støjen fra Cityringen

¤ At inddrage anden ekspertise end Hitachi Rail og Metro Service (som jo samtidigt er dem, der har det umiddelbare ansvar for den daglige støjende metrodrift) og Rambøll (som har været Metroselskabets rådgiver (eneste?) i mange år). Det er helt afgørende for vurderingen af min sag at få second opinions

¤ At foretage døgn-støj-målinger i vore boliger (tunnelrørene er nok ligeglade med, om der støjes mere eller mindre)

¤ At iværksætte indsamling af studier af helbredsvirkningerne af lavfrekvent underjordisk metrokørsel således, at der kan skabes et overblik over hvilke helbredsskader metrokørslen giver anledning til

Nogle yderligere bemærkninger:

¤ I Metroselskabets brev af 14. marts 2023 foretages der side 1, afsnit 2 en ren numerisk opregning af antallet af husstande, "der har givet udtryk for, at de på klagetidspunktet var generet af, at de kunne høre, tog i drift i deres boliger." Læg mærke til formuleringen "der har givet udtryk for", som indirekte signalerer: kan vi nu også stole på klagerne? Endvidere indikerer formuleringen "at de på klagetidspunktet var generet af, at kunne høre tog i drift i deres bolig" et forsøg på at bagatellisere og fordreje støjproblemets omfang. Brevskriveren (Mathias Mark Bornæs) må åbenbart ikke have læst mine og andres strøm af klager til Metroselskabet hvoraf det klart fremgår, at der er tale om kontinuerlig metrostøj i vore boliger lige siden M3 åbnede og ikke kun på klagetidspunkterne. Der er tale om, at vort helbred og livskvalitet konstant bliver udfordret. Hvis Taksationskommissionen ikke dømmer Metroselskabet til at betale erstatning, jf. mine indledende konklusioner, så er der tale om, at vi støjplagede får en livstidsdom. Så kan Metroselskabet, trods juridisk løfte om det modsatte, bare støje videre uden selskabet seriøst forsøger at afhjælpe problemerne. Er det rimeligt?

¤ I Metroselskabets brev af 14. marts 2023, side 4 afsnit 4 og 5 anføres, at støjmålingerne og oplevelserne heraf ikke viser et entydigt mønster. Dette afslører kun igen, at der er behov for at inddrage andre sagkyndige end de nuværende. Og selvfølgelig eksperter og sagkyndige, som for mit vedkommende også vil foretage støj- og vibrationsmålinger i min bolig om natten, hvilket ønske herom er blevet afvist af både Metroselskabet og Ekspropriationskommissionen. Desuden understreger fremstillingen i de to afsnit blot endnu en gang, at lydbilledet, som det har tegnet sig i de to sidste par år, veksler mellem perioder uden metrostøj og perioder med megen metrostøj. Det er derfor urigtigt, når Metroselskabets advokat (Hanne Mølbeck) på mødet i min bolig fremførte (her citeret fra Protokoludkastet) at støjbilledet "har stabiliseret sig til

et billede med perioder med mere støj end andre, forskelligt fra tog til tog til perioder og sted osv." NEJ, støjbilledet er perioder uden metrostøj efterfulgt af perioder med metrostøj, som i min bolig i det sidste halve år har været stærkere end på noget tidligere tidspunkt. Støjbilledet beviser klokkeklart, at Metroselskabet kan præstere støjfri metrokørsel; men åbenbart ikke vil det (fordi det er for besværligt eller for dyrt?).

¤ Som jeg fremførte ved Taksationskommissionens besøg den 7. marts 2023, så har Metroselskabet kun udstyret M3 med det 3. bedste sporsystem, jf. Rambøll-rapporterne nr. 2 (af 6. december 2019) og nr. 3 (af 1. september 2020). Det er særdeles kritisabelt, at Metroselskabet ikke lever op til det ellers knæsatte BAT-princip (Best Available Techniques) for offentlig virksomhed. Det er efter min opfattelse også af den grund erstatningspådragende, at vi naboer til M3 skal lide under denne løsagtighed over for et princip forankret i miljøbeskyttelseslovgivningen og internationale aftaler. Jeg skal igen nævne, at vi her på vejnavn *allerede i 2008 gjorde Metroselskabet opmærksom på, at man burde sænke stationen på Trianglen med 5 meter for at sikre, at tunnelrørene kom ned i kridtlaget, og at man dermed ville undgå vibrationer og støj fra metrokørslen. Dette blev afvist af Metroselskabet med en flot bemærkning om, at de problemer tager vi til den tid. Dette udsagn illustrerer også meget godt Metroselskabet og dets driftoperatørs holdning til den basale vedligeholdelse, jf. Metroselskabets brev af 14. marts 2023 side 2 nederst og side 3 øverst, hvor man lader hjulringene på togvognene nedslide så meget, at man af sikkerhedsgrunde ikke tør lade vognhjulene gennemgå de normale hjulafretninger. Konsekvensen af dette er det sidste halve års ekstraordinære høje metrostøjniveau. Så højt, at der er fremkommet klager fra husstande, som ikke tidligere har været generet af metrostøj.*

¤ Metroselskabet omtaler side 4 afsnit 6 i brevet af 14. marts 2023 Ekspropriationskommissionens opfordring til Metroselskabet om at forsøge at få dæmpet støjen fra metrokørslen. Ovenstående og min sags øvrige akter viser med al tydelighed, at der, uagtet sagens erstatningsmæssige udfald, er behov for en dundertale til Metroselskabet om at tage sig sammen og seriøst gå ind i et samarbejde med de støjplagede naboer og inddrageuafhængige eksterne eksperter for at få foretaget noget effektivt, så metrostøjen og vibrationerne fra metrokørslen minimeres, helst helt forsvinder. Dette kan lade sig gøre med den rette vilje. Det er den, der mangler i dag."

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:

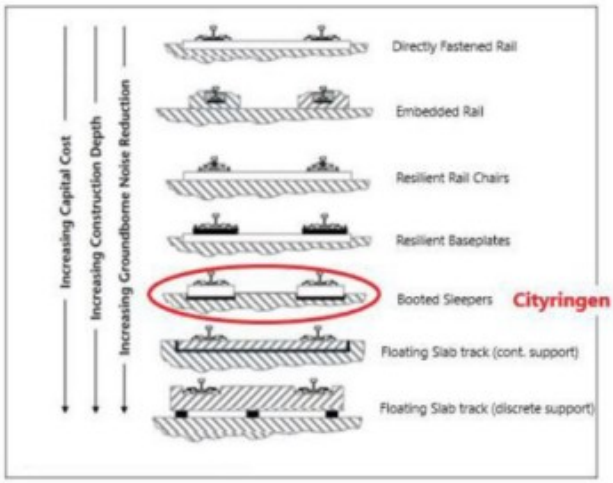
"Når og hvis der viser sig sager, hvor kommissionen vurderer, at der er tale om overskridelse af den naboretlige tålegrænse, vil det indgå i kommissionens overvejelser vedrørende erstatningsfastsættelsen, om der skal ske fradrag i/bortfald af erstatningen grundet de fordele, som anlægget af metroen har medført for ejendommen/boligen. Undersøgelser har vist, at etableringen af en metro er en så væsentlig transport-

mæssig 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, 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 beklagede under besigtigelsen orienteringsbrevet fra december 2016. Repræsentanten vurderede, at der var tale om en kommunikationsbrist, men at anlægsmyndigheden ikke er juridisk forpligtet til at leve op til udmeldingen om en støjfri metro.

Anlægsmyndighedens repræsentant forklarede, at metroperronerne er bygget til at kunne klare en ekstra vogn på metrotogene. Dog er der nogle metrostationer, der ikke har kapaciteten til sikkerhedsmæssigt at håndtere de yderligere passagerer, som en ekstra vogn ville indebære. Hvis en ekstra vogn blev indsat, ville disse metrostationer skulle bygges om. Dog ønsker anlægsmyndigheden at se tiden an, inden flere vogne bliver indsat.

Anlægsmyndighedens repræsentant anførte, at støjmålinger i længere tid hos den enkelte beboer udelukkende vil bidrage til et specifikt støjbillede hos den enkelte beboer. Det vil derimod ikke bidrage til ny viden i forhold til støjreduktionen fra tog og skinner.

Slutteligt anførte anlægsmyndigheden, at taksationskommissionen skal foretage en konkret vurdering af den påståede støjgene og ikke en vurdering af alternative modeller, eller hvad anlægsmyndigheden kunne have gjort. Ydermere mener anlægsmyndigheden ikke, at den naboretlige tålegrænse er overtrådt.

Indhentelse af sagkyndig udtalelse

Taksationskommissionen anmodede 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 en bolig som den pågældende. Claus Møller Petersen har ikke besigtiget boligen, men har foretaget sit estimat på grundlag af en beskrivelse af boligen. Claus Møller Petersen anfører bl.a. følgende:

*"**Grundlag**:*

[…]

På vejnavn *består bygningerne af ældre muret byggeri fra 1870'erne med relativt lette træetageadskillelser […] Det fremgår af […] 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 [...]*

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 og med lydabsorberende plader i hulrummet foran alle vægge med kontakt til bygningernes fundamenter. Der kan ses bort fra vægge med køkkenelementer.

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. På strøerne – mellem og uden kontakt til de bærende bjælker - udlægges tunge gulvgipsplader således at oversiden af pladerne er ca. 10 mm højere end bjælkerne. Er der ikke lerindskud, skal der udlægges lydabsorberende plader 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 ca. 10 mm under bjælkerne, da lofterne skal opsættes i lægter båret af vibrationsisolerende ophæng fastgjort i bjælkesiderne og med lydabsorberende plader 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.

[…]

Omkostningsniveau:

[…]

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.

[…]"

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 det pågældende sted (den naboretlige tålegrænse). Fastlæggelsen heraf beror på en konkret vurdering af 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 vejledningen fremgår bl.a. (s. 13):

"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 Metrocityringen (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 taksations-

kommissionen. 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. Støjrapport nr. 58 af 20. september 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 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 den omtalte støjrapport. Taksationskommissionen lægger således til grund, at denne støjrapport giver et tilstrækkeligt retvisende billede af støjgenerne til, at kommissionen kan træffe afgørelse i sagen.

Der er i sagen foretaget én orienterende støjmåling (nr. 58 af 20. september 2021). Det fremgår af denne måling, at den registrerede gennemsnitlige støj fra de 5 mest støjende passager ($L_{pA,max,FAST)}$ er 40,2 dB(A), og at den lavfrekvente støj $L_{pA,LF,10min}$ i målingen er 20,2 dB(A) for 5 passager og 21,2 dB(A) for 7 passager.

Støjmåling nr. 58 af 20. september 2021 viser for så vidt angår de fem mest støjende passager overskridelse af den vejledende grænseværdier, som er 40 dB(A). Målingen viser endvidere overskridelser af grænseværdien på 20 dB(A) for lavfrekvent støj, både for så vidt angår passager af 5 tog som af 7 tog.

Under taksationskommissionens besigtigelse den 7. marts 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), som ligger i den høje ende sammenlignet med, hvad der gælder i nabolande.

På den anførte baggrund og efter en samlet konkret vurdering, som omfatter støjmålingen, ejendommens beliggenhed samt kommissionens oplevelse af støjbilledet under besigtigelsen, finder taksationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse må anses for overskredet.

Ud fra en samlet konkret vurdering finder taksationskommissionen herefter, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, og at beboerne derfor er berettiget til erstatning for det økonomiske tab ved de gener, der ligger ud over tålegrænsen.

Ejendommen er opført i 1891. Ifølge Boligsiden.dk blev ejendommen senest solgt i juli 2002 for en pris på kr. 3.140.783. På grundlag af en sammenligning af opnåede salgspriser for ejendomme i gaden lægger taksationskommissionen til grund, at m^2-prisen for ejendomme i gaden i første kvartal af 2019 lå i den høje ende i forhold til den gennemsnitlige m^2-pris for ejendomme på Østerbro, omend med betydelige variationer. Det samme billede tegner sig for 2021 og for 2. og 3. kvartal af 2022. Der blev i denne periode bl.a. solgt 10 ejendomme i den pågældende gade, herunder to lejligheder beliggende i samme ejendom. Bortset fra 2020, hvor der var et mindre fald, er den gennemsnitlige m^2-pris i de realiserede handler generelt højere, ligesom det samme afspejles i det statistiske materiale for hele Østerbro.

Oplysningerne om salgspriser, herunder statistisk materiale, giver efter taksationskommissionens opfattelse ikke et tilstrækkeligt sikkert grundlag for at lægge til grund, at ejendommens handelsværdi – ud over konjunkturudviklingen, herunder de højere renter - er negativt påvirket af støjgenerne. At en potentiel køber, der har valget mellem en ejendom 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 ejendommens handelsværdi.

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 må endvidere indgå i vurderingen, at de af Claus Møller Petersen omtalte ændringer i boligkonstruktionen er meget omfattende, og at erstatningen i givet fald derfor 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.

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

Taksationskommissionen finder ikke grundlag for at antage, at ejendommens handelsværdi er negativt påvirket af støjgenerne, men lægger til grund, at støjen fra driften af Metro Cityringen påfører beboeren gener, som reducerer beboerens brugsværdi af boligen. Fastsættelse af erstatning for nedsættelse af en boligs brugsværdi for be-

boeren må ifølge sagens natur have en skønsmæssig karakter, og kommissionen finder, at erstatning for gener som følge af metrodriften i denne sag passende kan fastsættes til 220.000 kr.

Om der er grundlag for at foretage fradrag for fordele, 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 220.000 kr. til beboeren i erstatning for støj- og vibrationsgener som følge af driften af Metro Cityringen.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023. 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. 386 af 13. april 2023, 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.

