

# Udskrift af forhandlingsprotokollen

## for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg i henhold til Lov om en Cityring

Metro-Cityringen

### 241. Hæfte

Møder den 30. januar og den 1. marts 2017

**Mandag den 30. januar 2017, kl. ca. 14.00**, samledes kommissionen på Tivoli Hotel, Arni Magnussons Gade 2, 1577 København V med henblik på udarbejdelse af kommissionens generelle stillingtagen vedrørende spørgsmålet om erstatning m.v. for gener fra arbejdstog (transporttog) på tunnelstrækningerne fra Nørrebroparken til Øster Søgade, fra Øster Søgade til København H og fra Nordhavn til Østersøgade ("Nordhavnslinjen") i forbindelse med anlæg af en Cityring i København og på Frederiksberg.

Til stede var Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne *Helle S. Andersen*, de af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet udnævnte medlemmer af kommissionen *Helge Sølgaard* og *Leif Luxhøj-Pedersen*, samt de fra den fælleskommunale liste udvalgte medlemmer *Anders Pedersen* og *Frants Hagen Hagensen*.

Som repræsentant for Københavns Kommune tiltrådte *Jørgen Poulstrup* kommissionen.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Søren Kjerside Hansen*.

Protokollen førtes af chefkonsulent *Sine H. Kjeldsen*.

#### Sagens baggrund

Ekspropriationskommissionen har inden for det seneste år modtaget omkring 20 henvendelser om gener fra arbejdstog (transporttog) på de pågældende tre tunnelstrækninger i forbindelse med anlæg af Cityringen. Flere af de pågældende beboere repræsenterer dog også andre beboere i en opgang eller i en ejendom.

Metroselskabet har oplyst, at arbejdstogenes opgave overordnet set er at transportere tunnelelementer frem til tunnelboremaskinen og køre væk med det

materiale, som tunnelboremaskinerne graver ud. Hvert døgn kører arbejdstogene i gennemsnit 13 gange frem til tunnelboremaskinerne og 13 gange tilbage til tunnelarbejdspladsen i hvert tunnelrør. Hyppigheden er dog varierende, da boremaskinerne i perioder holder stille på grund af servicering, og i disse perioder kører arbejdstogene næsten ikke. I de perioder, hvor der kører flest tog, vil der køre op til 3 arbejdstog i timen i hvert tunnelrør. Generne fra arbejdstogene består hovedsageligt i lavfrekvent støj. Den vejledende grænseværdi for lavfrekvent støj er 20 dB i beboelsesrum om aftenen og natten (kl. 18-07). (Orientering fra Miljøstyrelsen, nr. 9/1997: Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø, side 25). Hverken Københavns Kommune eller Frederiksberg Kommune har fastsat særlige grænseværdier for arbejdstogene. Generne fra arbejdstogene er midlertidige. Som for den eksisterende metro, forventer selskabet ingen gener fra metrotogene i den permanente situation med passagerdrift.

Kommissionen har tidligere ved møder i februar og marts 2015 taget stilling i et antal lignende sager vedrørende tunnelstrækningen Aksel Møllers Have – Nørrebroparken, jf. forhandlingsprotokollens 181. hæfte.

Kommissionen har ved den tidligere behandlede tunnelstrækning været på besøg i adskillige lejligheder og lyttet til en del passager af arbejdstog, og efter forespørgsel fra kommissionen har Københavns Kommune bl.a. anført, at grænseværdien for den lavfrekvente støj på 20 dB(A) stort set bliver overholdt.

Kommissionen fandt ikke, at der på den tidligere behandlede tunnelstrækning var tale om overskridelser af den naboretlige tålegrænse. Kommissionen udtalte endvidere, at det efter de foreliggende oplys-

ninger m.v. var usandsynligt, at der kunne blive tale om overskridelse af den naboretlige tålegrænse i forbindelse med arbejdstogenes kørsel. Kommissionen noterede sig, at kommunerne ikke havde givet Metroselskabet tilladelse til, at den vejledende grænseværdi for lavfrekvent støj kunne overskrides. Kommissionen bemærkede, at det er kommunerne, der i første omgang har ansvaret for tilsyn med og kontrol af støjniveauet. På den baggrund, herunder sagernes karakter og kommunernes opgaver som miljøtilsynsmyndighed, fandt kommissionen, at beboeres klager over gener fra arbejdstog fremover i første omgang måtte rettes til kommunerne, der havde mulighed for at pålægge Metroselskabet at nedbringe støjen m.v.

Kommissionen har på den baggrund i første omgang oversendt de modtagne sager på de tre tunnelstrækninger til Københavns Kommune.

Kommunen har som miljømyndighed mulighed for at foretage vejledende målinger, og eventuelt at påbyde CMT at foretage akkrediterede målinger, for at kunne vurdere om de vejledende grænseværdier for lavfrekvent støj er overskredet. Kommunen har endvidere i tilfælde af overskridelser mulighed for at påbyde CMT at nedbringe støjen.

Kommissionen har således afventet Københavns Kommunes (miljøtilsynsmyndighedens) tiltag og beslutninger i sagen.

Kommissionen har tidligere i forløbet fået oplyst, at kommunen havde foretaget vejledende støjmålinger i flere lejligheder på de tre tunnelstækninger. Kommunen har i den forbindelse tilkendegivet, at i tilfælde af, at "peak-støjen" (støjspidser) ved de vejledende målinger viste over 40 dB(A) ved arbejdstogenes passage, ville kommunen som udgangspunkt påbyde CMT foranstalte akkrediterede støjmålinger på den pågældende lokalitet.

Med Københavns Kommunes varsel om påbud af 24. november 2016 til Metroselskabet/CMT blev det klart for kommissionen, at situationen var ændret, idet kommunen i forbindelse med vejledende støjmålinger og tilsyn på strækningerne havde konstate-

ret, at støjen fra arbejdstogene på stækningen Nørrebroparken – Øster Søgade var højere end tidligere målt.

Kommunen havde på den baggrund pålagt Metroselskabet/CMT at udføre målinger i to lejligheder beliggende i henholdsvis ejendommene Hermodsgade 33 og Haraldsgade 26.

Københavns Kommune har efterfølgende fremsendt påbud af 9. januar 2017 til Metroselskabet / CMT. Heraf fremgår, at de af Sweco d. 5. december 2016 akkrediterede støj- og vibrationsmålinger ved forbi-passerende tog viser overskridelser af Miljøstyrelsens foreslåede vejledende grænseværdier for lavfrekvent støj og vibrationer i begge lejligheder Hermodsgade 33, 1. th. og Haraldsgade 26, 4. Kommunen anfører, at der er tale om en reel og mærkbar støjbelastning af naboerne på op til 14 dB over den foreslåede grænseværdi for lav frekventstøj og 11 dB for den foreslåede grænseværdi for vibrationer. Det er kommunens vurdering, at støj- og vibrationsgenerne betydeligt forringer muligheden for hvile og restitution.

Kommunen har i påbuddet af 9. januar 2017 konkluderet, at det især er støjen fra arbejdstogenes lokomotiver, der er forhøjet, og at en udskifning af lokomotiverne ikke tidsmæssigt er muligt inden tunnelarbejdernes afslutning (ultimo januar 2017).

Kommissionen drøftede sagen. Kommissionen fandt, at der var behov for at indhente nogle yderligere faktuelle oplysninger fra Metroselskabet, bl.a. vedr. varigheden af kørslen med arbejdstog på de enkelte delstrækninger, inden der kunne udarbejdes en protokol med kommissions generelle stillingtagen til arbejdstogsproblematikken.

Det blev endvidere aftalt på mødet, at Københavns Kommunes repræsentant i kommissionen ville forhøre sig nærmere hos kommunens (miljøtilsynsmyndigheden) om, hvad der kunne være årsagen til, at støjgenerne fra arbejdstogene på strækningen Nørrebroparken – Øster Søgade var steget i de sidste måneder inden tunnelarbejdernes afslutning.

Herefter afsluttedes dagens møde.

**Helle S. Andersen**

*/Sine H. Kjeldsen*

**Onsdag den 1. marts 2017, kl. 10.00**, samledes kommissionen i Kommissariatet, Frederiksholms Kanal 4B, 2. sal, 1220 København K, for at fortsætte drøftelserne vedrørende udarbejdelse af kommissionens generelle stillingtagen vedrørende spørgsmålet om erstatning m.v. for gener fra arbejdstog (transporttog) på strækningerne fra Nørrebroparken til Øster Søgade, fra Øster Søgade til København H og fra Nordhavn til Øster Søgade i forbindelse med anlæg af en Cityring i København og Frederiksberg.

Til stede var de samme deltagere, som ved mødet d. 30. januar 2017.

Endvidere deltog fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*, Kommissariatet.

Kommissionen har til brug for mødet modtaget Metroselskabets notat af 21. februar 2017 ”Fremsendelse af oversigt over klager vedr. transporttog på strækningerne Nøp-Øsø (Nørrebroparken-Øster Søgade), Øsø-Kh (Øster Søgade-København H) og Nht-Øsø (Nordhavn-Øster Søgade) samt oversigt over togenes kørsel på de enkelte strækninger”.

Metroselskabet oplyser følgende:

*Med henvisning til kommissariatets e-mail af 3. februar 2017 fremsendes hermed oversigtsplaner med angivelse af, hvilke ejendomme Metroselskabet har modtaget klager vedr. transporttog fra.*

*Opgørelsen er inddelt i 3 strækninger. Nøp-Øsø, Øsø-Kh og Nht-Øsø.*

*Opgørelsen er inddelt i 3 strækninger. Nøp-Øsø, Øsø-Kh og Nht-Øsø. For hver strækning har Metroselskabet opgjort antallet af klager over transporttog samt lavet en optælling af husstande indenfor et tracé af 20 m. fra tunnel yderkant. Der tages forbehold for antallet af berørte husstande inden for 20 m. zonen, da optællingen udelukkende er baseret på oplysninger fra BBR med de usikkerheder det giver ikke at kende den enkelte ejendoms konkrete indretning.*

*Ligeledes bemærkes, at flere klager ikke kan identificeres entydigt, da de kun har opgivet gadenavn (intet nr.), hvilket gør, at de ikke er markerede på vedlagte bilag. De indgår derimod i sammentællingen af antallet af klager i nedenstående.*

*Det bemærkes endvidere, at der ikke er indkommet klager for strækningen Rhp-Kh, så der foreligger ingen tegning for denne delstrækning.*

Strækning	Antal husstande indenfor 20 m. zone	Antal opgange/ejendomme hvorfra der er modtaget klager	Antal opgange/ejendomme hvorfra klager indenfor 20 m. zonen
Nøp-Øsø	Ca. 4450	152	118
Øsø-Kh	Ca. 1050	33	30
Nht-Øsø	Ca. 1600	49	38

*For Nøp-Øsø skal nævnes at tallene er revideret i forhold til de oplysninger der blev fremlagt på mødet den 28. november 2016. Hele strækningen er nu opgjort.*

Transporttogenes kørsel på de enkelte strækninger fremgår herunder.

Hovedstrækning	Delstrækning	Antal måneder med transporttog
Nørrebroparken – Øster Søgade	Nørrebroparken – Nørrebro	Ca. 18
	Nørrebro – Skjolds Plads	Ca. 16
	Skjolds Plads – Vibenshus Runddel	Ca. 13
	Vibenshus Runddel – Poul Henningsens Plads	Ca. 9
	Poul Henningsens Plads – Trianglen	Ca. 5
	Trianglen – Øster Søgade	Ca. 2
Øster Søgade – København H	Øster Søgade – Østerport	Ca. 15
	Østerport – Marmorkirken	Ca. 13
	Marmorkirken – Kongens Nytorv	Ca. 9
	Kongens Nytorv – Gammel Strand	Ca. 6
	Gammel Strand – Rådhuspladsen	Ca. 4
	Rådhuspladsen – København H.	Ca. 2
	Nordhavn – Øster Søgade	

For strækningen mellem Nht og Øsø bemærkes, at de to tunnelspor på den sidste halvdel af strækningen ligger så langt fra hinanden, at det må formodes at de enkelte husstande eventuelt kun har kunnet høre/fornemme transporttog i det ene spor. Der er derfor kun husstande over den første halvdel af strækningen, der har kunnet høre/fornemme transporttog i alle 7 måneder. I det ene spor blev der boret i ca. 4 mdr., og det andet i ca. 2,5 mdr.

Afslutningsvis bemærkes, at hele tunnelstrækningen på Cityringen er færdigboret pr. 13. februar 2017.

Metroselskabet har efterfølgende oplyst, at ovenstående opgørelse alene medtager klager, som Metroselskabet har kendskab til. Metroselskabet har ikke fået oversendt klager, som er anmeldt til kommunen, men flere sager er inkluderet i det omfang, at klagerne måtte være sendt både til kommunen og Metroselskabet. Metroselskabet har forsøgt at få de klager, som kommissionen har modtaget, med i opgørelsen.

Kommissionen har modtaget ca. 20 henvendelser fra beboere vedr. gener fra arbejdstog på de tre omhandlede strækninger. Flere af beboerne repræsenterer dog også andre beboere i en opgang eller en ejendom.

Københavns Kommune har i kommunens påbud af 9. januar 2017 til Metroselskabet/CMT oplyst, at kommunen har modtaget omkring 80 henvendelser på stækningen Nørrebro-parken – Øster Søgade, herunder omkring 50 henvendelser vedrørende strækningen Nørrebro-parken – Poul Henningsens Plads.

Københavns Kommune har gennem kommunens repræsentant i kommissionen bekræftet, at støjgenerne fra arbejdstogene på strækningen Nørrebro-parken – Øster Søgade i de sidste måneder af tunnelarbejdet er blevet forværret grundet manglende vedligehold og nedslidning af materiellet, særligt arbejdstogenes lokomotiver. Endvidere har skinnerne, som arbejdstogene kører på, visse steder forskubbet sig grundet slitage og manglende vedligehold, hvorved arbejdstogenes kørsel er blevet mere ujævn.

Kommissionen udleder af ovenstående, at tilsynsmyndigheden indtil efteråret 2016 var af den opfattelse, at støjen fra arbejdstogenes passage ikke var så høj, at der var behov for at pålægge Metroselskabet/CMT at foretage akkrediterede målinger af støj- og vibrationer fra arbejdstogspassager under ejendommene på tunnelstrækningen.

### **Kommissionens generelle stillingtagen**

Ekspropriationskommissionen skal vurdere de modtagne henvendelser fra beboere om erstatning m.v. for generne fra arbejdstogenes passager på baggrund af almindelige naboretlige principper.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Byggepladsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 767 af 25. juni 2014 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen), som indeholder støjgrænser m.v. for de anlægsarbejder på metroarbejdspladserne, der udløser krav på kompensation i henhold til Nabopakkebekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 768 af 25. juni 2014 om kompensation, genhusning og overtagelse

som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen), *ikke* omfatter tunnelstrækningerne og arbejdstogene.

Som nævnt ovenfor i protokollen for mødet d. 30. januar 2017 har kommissionen tidligere (primo 2015) behandlet et antal lignende sager vedrørende gener fra arbejdstog på tunnelstrækningen Aksel Møllers Have – Nørrebro-parken, jf. forhandlingsprotokollens 181. hæfte. Kommissionen fandt ikke, at der i disse tilfælde var tale om overskridelser af den naboretlige tålegrænse og samtlige erstatningskrav blev afvist. Kommissionen fandt dengang, at der generelt set var tale om, at passagerne kun var svagt hørbare, og i visse tilfælde oplevede kommissionen, at det slet ikke var muligt at høre passagen af arbejdstogene i de pågældende lejligheder. Kommissionen bemærkede, at det forhold, at togets passage er hørbar, eller at beboerne ind imellem vågner ved passagen, ikke i sig selv er tilstrækkelig til, at der kan være tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Det forhold, at visse personer sover let, eller af andre årsager har problemer med at få tilstrækkelig søvn, ændrer ikke kriterierne for den naboretlige tålegrænse, der er et objektive kriterium forstået på den måde, at beboernes særlige følsomhed normalt ikke kan tages i betragtning. Med hensyn til tunnelboremaskinernes passage bemærkede kommissionen, at tunnelboremaskinernes passage under ejendommen kan have været en mere mærkbar gene end arbejdstogenes efterfølgende passager, men hver tunnelboremaskines passage under ejendommen varer ca. 1 uge, og passagen er således af så kort varighed, at tålegrænsen ikke kan anses for overskredet.

Vedrørende gener fra kørsel med arbejdstog på de tre tunnelstrækninger, som kommissionen nu skal træffe beslutning om, er kommissionen opmærksom på, at der i den sidste del af tunnelarbejdet har været særlig mærkbare og hørbare gener fra de arbejdstog, der har kørt på tunnelstækningen Nørrebro-parken – Øster Søgade, jf. ovenfor.

Derimod kan der efter det af miljøtilsynsmyndigheden oplyste ikke antages at have været øgede støj- og vibrationsgener på strækningerne Øster Søgade – København H og Nordhavn – Øster Søgade i forhold til det forudsatte. Kommissionen finder derfor, at der for disse to strækninger må være tale om gener af mere sporadisk karakter, og kommissionen finder umiddelbart, at forholdene kan sammenlignes med tunnelstrækningen Aksel Møllers Have – Nørrebro-parken, der som nævnt ovenfor tidligere er behandlet i forhandlingsprotokollens 181. hæfte.

Kommissionen har herefter haft fokus på tunnelstækningen Nørrebroparken – Øster Søgade.

Det fremgår af Metroselskabets opgørelse, at der har været ca. 118 klager inden for 20 m-zonen (dvs. 20 m fra et tunnelrørs centerlinje) og 152 klager alt i alt på hele strækningen Nørrebroparken – Øster Søgade, heri er søgt inkluderet de klager, som Kommissariatet har modtaget. Metroselskabet har oplyst, at der er registreret ca. 4450 husstande inden for 20 m zonen på strækningen.

Det må forventes, at en stor del af de klager, som kommunen har modtaget, også er inkluderet i Metroselskabets opgørelse, da beboere ofte henvender sig til både Metroselskabet og kommunen, når man er generet af støj fra metrobyggeriet. Der må forventes, at der i en del af sagerne er sket en ”dobbelregistrering”.

Kommissionen kan herved konstatere, at det alt taget i betragtning er en mindre andel af beboere (ca. 3 – 5 %), der har henvendt sig vedrørende gener fra arbejdstogenes passage.

Kommissionen er opmærksom på, at generne fra arbejdstogenes passage kan variere afhængig af, hvor dybt tunnelen ligger, geologiske forhold, bygningernes fundering og konstruktion m.v.

Kommissionen har bemærket, at Københavns Kommune først hen på efteråret 2016, efter vejledende målinger og tilsyn på strækningen (ultimo oktober og primo november 2016) fandt, at støjen fra arbejdstogene var steget til et niveau, hvor kommunen fandt det nødvendigt at reagere og fremsende varsel om påbud til CMT. På dette tidspunkt var der kun få måneder til, at tunnelarbejderne, og dermed også arbejdstogenes kørsel, kunne afsluttes på strækningen. Kommunen nævner, at de højeste støj- og vibrationsniveauer er målt i ejendommene Hermodsgade 33 og Haraldsgade 26, og det er også i disse ejendomme kommunen efterfølgende anmoder CMT om at foranstalte akkrediterede målinger.

Kommissionen har på et møde d. 28. november 2016 behandlet en konkret sag vedrørende gener fra arbejdstog på strækningen Nørrebroparken – Øster Søgade (delstrækning Skjolds Plads – Vibenshus Runddel).

Lejligheden er beliggende Hermodsgade 33 og lige under den lejlighed, hvor CMT efterfølgende, efter påbud fra kommunen, har foretaget akkrediterede støjmålinger.

Under kommissionens besøg i lejligheden passede der fire arbejdstog. Det ene tog stoppede dog ved metrostationen ved Skjolds Plads og var dermed ikke en egentlig passage. De tre andre passager var hørbare, herunder to passager mærkbare og tydeligt hørbare (”rumlen”). Kommissionen konstaterede imidlertid også, at passagerne let kunne ”overhøres” såfremt der under passagerne var andre støjkluder i lejligheden, på trappeopgangen, i naboledighederne eller uden for på gaden. Under besøget i lejligheden kørte der bl.a. en renovationsbil forbi på Hermodsgade, ligesom flere biler holdt i tomgang ude på gaden. Efter kommissionens opfattelse larmede disse køretøjer meget mere end støjen fra arbejdstogene, hvilket muligvis skyldes at lejlighedens ydervæg synes dårligt isoleret. Det skal også bemærkes, at det var kommissionens oplevelse, at arbejdstogenes passage alt i alt kun kunne høres i ca. 30 - 40 sekunder pr. togpassage, og kun ca. 10 – 20 sekunder af passagen var mærkbar / tydelig hørbar. Kommissionen oplevede lyden fra samtlige rum i lejligheden.

Kommissionen konstaterede i den aktuelle sag, at generne fra arbejdstogene i højere grad er mærkbare og hørbare end ved den tidligere behandlede tunnelstrækning (Aksel Møllers Have - Nørrebroparken). Kommissionen fandt imidlertid ud fra en samlet vurdering ikke, at generne i omfang, intensitet og varighed havde en sådan karakter, at der var tale om en overskridelse af den naboetlige tålegrænse. Anmodningen om erstatning måtte herefter afvises. Kommissionen fandt endvidere ikke, at der i den konkrete sag forelå sådanne helt særlige forhold, herunder helbredsmæssige aspekter, at det nødvendiggjorde genhusning eller adgang til overnatning på hotel.

Kommissionen skal generelt bemærke, at den naboetlige tålegrænse, der er skabt ved retspraksis, skal forstås således, at beboere kan have krav på erstatning, hvis generne fra tunnelboremaskinernes passage og især arbejdstogenes passage overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet det pågældende sted. Om tålegrænsen er overskredet afhænger af genernes varighed, omfang og intensitet.

Men også områdets karakter har betydning. Kommissionen skal i denne forbindelse henvise til, at man ifølge retspraksis som beboer i et centralt byområde må være forberedt på at måtte tåle betydelige naboetlige gener. Der forekommer i centrale byområder således jævnligt støjende bygge- og anlægsarbejder til mange forskellige formål – privat og offentligt

nybyggeri, bygningsrenovering, vejomlægninger, ledningsarbejder osv.

Det bemærkes, at den eneste måde at undgå generne fra arbejdstogenes passage må antages at være ved genhusning, dvs. midlertidig fraflytning fra lejligheden, idet lavfrekvent støj er svært for beboerne at skærme sig imod.

Kommissionen skal endvidere bemærke, at der har været tale om midlertidige gener. Kommissionen har tidligere truffet afgørelse om, at der ikke ved passagen af tunnelboremaskinerne kan være tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse, idet passage af hver boremaskine kun tager en uges tid. Dette fastholder kommissionen også angående de omhandlede strækninger. Der hvor arbejdstogene har kørt længst tid er på strækningen Nørrebroparken – Øster Søgade (18 mdr.), herunder delstrækningen Nørrebro – Skjolds Plads (16. mdr.) og Skjolds Plads – Vibehus Runddel (13 mdr.). Metroselskabet har oplyst, at der ikke er forventninger om gener i den permanente situation med kørsel af metrotog.

Kommissionen finder ikke, at der efter de foreliggende oplysninger, er lejligheder på de pågældende tunnelstrækninger, der kan siges at have været uboelige eller helbredsmæssigt uforsvarlige at opholde sig i på baggrund af tunnelboremaskinernes og arbejdstogenes passager, selvom passagerne har været hørbare og generende for nogle beboere. Kommissionen har bl.a., ud over det målte støj- og vibrationsniveau i de af kommunen skønnede mest belastede lejligheder (Haraldsgade 26 og Hermodsgade 33), lagt vægt på, at de øgede støj- og vibrationsgener efter det oplyste kun er forekommet i de sidste måneder af tunnelarbejderne på strækningen. At der i enkelte lejligheder er målt en overskridelse af de vejledende støj- og vibrationsgrænser finder kommissionen ikke i sig selv indebærer en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Kommissionen skal endvidere henviser til, at kommissionen netop har besøgt en lejlighed i Hermodsgade 33, som er én af de to værst ramte opgange, og kommissionen fandt

ikke, at den naboretlige tålegrænse var overskredet i denne sag.

Kommissionen finder det herefter næppe sandsynligt, at der kan være sager, hvor den naboretlige tålegrænse er overskredet, bl.a. med baggrund i den af kommissionen konkret behandlede sag fra Hermodsgade 33. Et erstatningskrav vil desuden forudsætte, ud over at der skal være tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse, at beboeren kan dokumentere et økonomisk tab i forbindelse med generne fra arbejdstogenes passage.

Kommissionen finder afslutningsvis anledning til at nævne, at det er beklageligt, at transportmateriel og skinner på strækningen Nørrebroparken – Østersøgade har været så nedslidt og dårligt vedligeholdt, at kørslen med arbejdstogene i de sidste måneder af tunnelarbejdet har medført forøgede og unødige gener for nogle af de beboere, der bor oven over tunnelstrækningen.

Ovenstående tilkendegivelse er udtryk for kommissionens generelle stillingtagen. De ca. 20 klager, som har henvendt sig til kommissionen vil modtage et brev vedhæftet nærværende protokolhæfte. Klagerne har mulighed for efterfølgende at anmode om en kendelse vedrørende deres individuelle sager med henblik på anke. Københavns Kommunes Miljøtilsynsmyndighed og Metroselskabet vil blive hørt inden den individuelle behandling af hver sag, ligesom de pågældende klager får mulighed for at komme med yderligere oplysninger og bemærkninger. Der må påregnes en vis sagsbehandlingstid.

Nærværende protokoludskrift vil blive lagt på kommissionens hjemmeside, [www.komoe.dk](http://www.komoe.dk) Det kan ikke udelukkes, at kommissionen på den baggrund vil modtage yderligere klager fra beboere over perioden med gener fra tunnelboremaskinernes og arbejdstogenes passage. Kommissionen kan dog i visse tilfælde afvise at behandle en sag, jf. ekspropriationsproceslovens § 20. Beboere har endvidere mulighed for at anlægge sag ved de almindelige domstole.

Herefter afsluttedes forretningen, idet protokollen blev underskrevet.

**Helle S. Andersen**

**Helge Sølgaard**

**Leif Luxhøj-Pedersen**

**Anders Pedersen**

**Frants Hagen Hagensen**

**Jørgen Poulstrup**

**Søren Kjerside Hansen**

*/Sine H. Kjeldsen*

Udskriftens rigtighed bekræftes

*Henriette Swierkosz*