

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg i henhold til Lov om en Cityring

Metro-Cityringen

384. hæfte

Møde den 16., 28. september og 7. oktober 2021

samt protokoltilførsel den 30. november 2021

Torsdag den 16. september, tirsdag den 28. september og torsdag den 7. oktober 2021 mødtes kommissionen for at besigtige og behandle ti sager, som kommissionen i vinteren, foråret og forsommeren 2021 havde udsat behandlingen af, vedrørende klager over støj- og vibrationsgener fra metrotogenes kørsel i tunnelerne i anledning af anlæg af en Metro Cityring, jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer.

Torsdag den 16. september 2021, kl. 9.15, mødtes kommissionen ved ejendommen Holger Danskes Vej 42, 2000 Frederiksberg.

Til stede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Sine H. Kjeldsen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Leif Luxhøj-Pedersen* og *Bjarke Abel*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Anders Pedersen* og *Frants Hagen Hagensen*.

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Jørgen Poulstrup*. (Ved besigtigelse og møde i Frederiksberg Kommune som observatør).

Som repræsentant for Frederiksberg Kommune mødte *Bo Rasmussen*. (Ved besigtigelse og møde i Københavns Kommune som observatør).

Desuden mødte kommissionens støjekspert *Claus Backalarz*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør v/*Karsten Willeberg-Nielsen*.

Fra kommissariatet mødte kommissarius *Helle S. Andersen*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Ditte Hyldgaard*.

Tirsdag den 28. september 2021, kl. ca. 9.30 mødtes kommissionen ved ejendommen Carl Bernhards Vej 16, Frederiksberg, for at fortsætte besigtigelsen i de 10 tidligere udsatte sager.

Tilstede var de samme personer, som ved mødet den 16. september 2021, idet *Leif Luxhøj-Pedersen* dog først deltog fra kl. ca. 14.00 og *Frants Hagen Hagensen* fratrådte kl. ca. 13.30. Repræsentanten for Københavns Kommune *Jørgen Poulstrup* deltog ikke denne dag.

Torsdag den 7. oktober 2021, kl. 9.00, mødtes kommissionen ved ejendommen Holger Danskes Vej 42, Frederiksberg for at fortsætte besigtigelsen i de tidligere udsatte sager.

Tilstede var de samme personer, som ved mødet den 16. september 2021, idet fuldmægtig *Ajda Rostami* fra kommissariatet tillige deltog.

Generelle oplysninger

Efter besigtigelsen i den sidste af de ti sager samlede kommissionen i kommissariatet, Rentemestervej 8, 2400 København NV for internt at drøfte sagerne.

Metroselskabet har fremsendt statusorientering dateret 1. oktober 2021 til kommissionen, idet Metroselskabet oplyser følgende:

M3 Cityringen - orientering om status på hørbare tog under metrodriften

Ekspropriationskommissionen blev senest i august 2021 orienteret om status på problematikken med naboer, der føler sig generede af støj fra M3 Cityringens tog samt de tiltag, som Metroselskabet har gennemført siden åbningen af M3 Cityringen.

I nedenstående følger en orientering om status på arbejdet med at nedbringe gener for naboerne.

Med bistand fra Rambøll blev der ultimo april 2021 iværksat initiativer, der bragte vibrationsniveauet ned på et niveau svarende til sensommer 2020. Situationen har siden været overvåget tæt, og vibrationsniveauet er fortsat lavt, se nedenfor i figur 1.

Derudover foreligger resultaterne fra de tre planlagte tests, som med bistand fra Rambøll og i samarbejde med leverandøren og driftsoperatøren for M3 Cityringen og M4 Nordhavn Hitachi Rail, blev udført over sommeren. Test og det efterfølgende analysearbejde skulle vise, om vibrationsniveauet kan bringes yderligere ned, og med hvilke konsekvenser i øvrigt. Resultaterne af de tre test beskrives nærmere nedenfor.

Status på støj- og vibrationsmålinger samt henvendelser fra naboerne

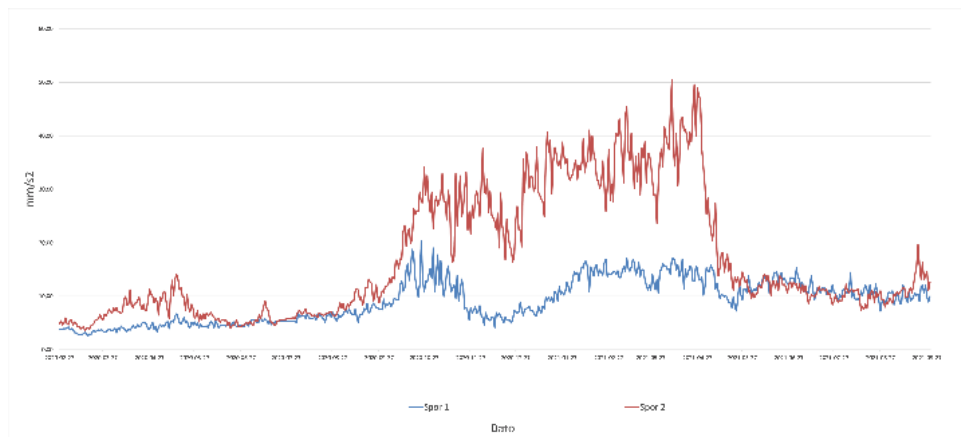
Selskabet har siden åbningen af M3 Cityringen modtaget klager fra naboer, som bor oven på eller i nærhed til tunnelerne, hvor Metroen kører om, at de er generet af støj fra driften. I forbindelse med arbejdet med at nedbringe generne, fik selskabet for ca. 1½ år siden installeret måleudstyr i tunnelerne, som måler omfanget af vibrationer fra metrodriften på det pågældende sted. Målerne er placeret ca. 500 meter nord for Trianglen Station.

Vibrationer i tunnelerne opstår af metrodriften, og fremkommer når toghjul og skinner er i kontakt. Det er disse vibrationer som omsættes til strukturlyd/lavfrekvent støj og kan opleves som hørbar støj i boligerne. Der er pr. d. 30. september 2021 i alt 456 lokaliteter, som har henvendt sig til selskabet siden december 2019.

Tallene dækker både M3 Cityringen og M4 Nordhavn.

De målte vibrationsniveauer i tunnelerne og den oplevede støj hos naboerne kan dog ikke sammenlignes 1:1. Målingerne i tunnelerne fortæller om vibrationerne det enkelte sted på M3 Cityringen, men derudover er flere faktorer som geologi, linjeføring, bygnings konstruktion m.v. af betydning for støjniveauet hos naboerne. Figur 1 viser vibrationsniveauet målt i tunnellerne siden februar 2020.

Figur 1: Vibrationsmålinger ved Trianglen i spor 1 og 2 fra februar 2020 til ultimo september 2021.



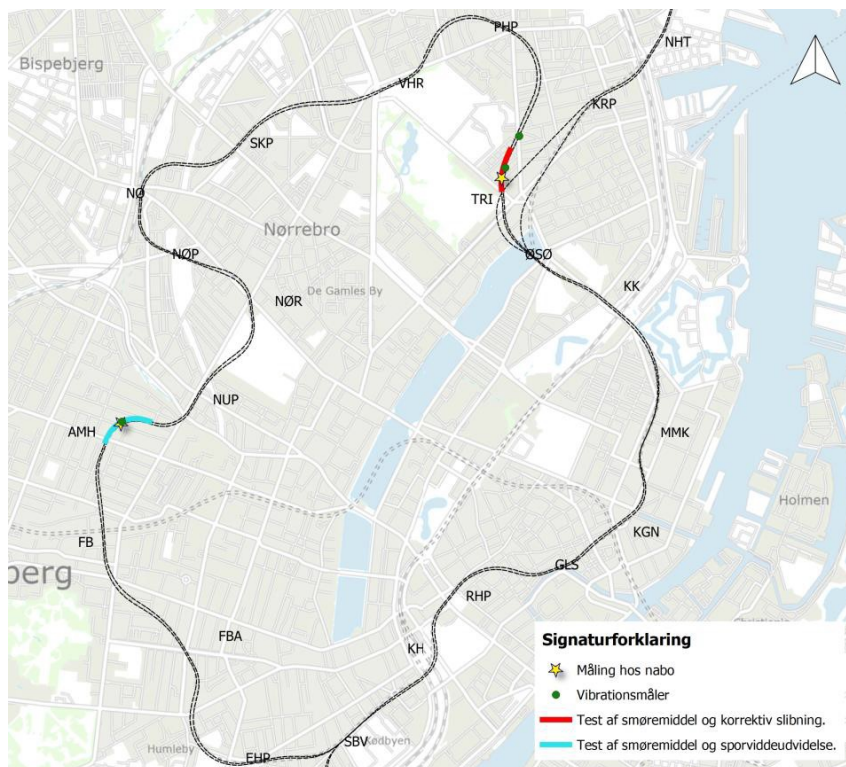
Note: I dagene 18. – 21. september skete en stigning i vibrationsniveauet i spor 2. Niveaulet er siden faldet.

Test af tiltag til reduktion af vibrationer i kurver

Selskabet har i samarbejde med Rambøll og leverandøren Hitachi Rail som planlagt testet tre konkrete tiltag, som efter anbefaling fra rådgiver måske kan medvirke til at nedbringe vibrationsniveauet og dermed den oplevede støj.

Før og efter gennemførelsen af de tre tiltag er der blevet målt hos en nabo over den pågældende strækning, ligesom data fra yderligere vibrationsmåleudstyr i tunnelen er anvendt til analyse af effekt af tiltagene. Figur 2 viser, hvor de konkrete test og målinger er gennemført. Resultaterne af analysen foreligger nu og gennemgås i nedenstående.

Figur 2: Placering af test, vibrationsmålere og nabomålinger



Påføring af smøremiddel

Tiltaget har til formål at undersøge, om der eventuelt kan skabes en bedre "vedhæftning" af hjulene til skinnen i forbindelse med bremsning og acceleration, samt kørsel gennem kurverne. Testen blev udført i kurven nord for Aksel Møllers Have (Godthåbsvej – Holger Danskes Vej) og i kurven nord for Trianglen (Olufsvej – Brumleby). Den første test gennemført ved Aksel Møllers Have blev ramt af en række fejl, således at datagrundlaget desværre ikke var af god nok kvalitet til efterfølgende analyse. Analysen af testen viser et fald i vibrationsniveauet for alle de tog, der indgik i testen, men data fra støjmålingerne i boligen er fejlbehæftet.

På det forelæggende grundlag fra denne test har Rambøll anbefalet at afprøve effekten af smøremiddel over en længere periode.

Korrektiv slibning af skinnen

Tiltaget har til formål at ændre hældningen på skinnerne i en kurve, for at undersøge, om kontaktfladen mellem skinne og hjul eventuelt kan forbedres med et lavere vibrationsniveau til følge.

Analyserne viser en lille positiv effekt på vibrationsniveauet målt i tunnelen og ingen mærkbar positiv effekt målt hos naboen. Nogle tog er mindre støjende, og andre er mere støjende efter tiltaget er udført.

På det forelæggende grundlag fra denne test har Rambøll anbefalet ikke at implementere tiltaget generelt på M3 Cityringen.

Sporviddeudvidelse

Tiltaget har til formål at øge sporvidden i en kurve for at mindske kontakten mellem hjulets sider (flange) og

skinnen. Derved kan togets kørsel på skinnen eventuelt forbedres med et lavere vibrationsniveau til følge.

Analyserne viser en lille negativ effekt på vibrationsniveauet målt i tunnelen og ingen mærkbar effekt målt hos naboen. Nogle tog er mindre støjende, og andre er mere støjende efter tiltaget er udført.

På det forelæggende grundlag fra denne test har Rambøll anbefalet ikke at implementere tiltaget generelt på M3 Cityringen.

Det videre arbejde

Støjmålinger og klagebilledet viser, at der er 6 lokale steder på M3 Cityringen, som skal undersøges nærmere, da disse steder er karakteriseret ved enten at have en måling i bolig over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi anvendt i VVM og/eller havende et højt antal klager fra flere husstande. Derfor iværksættes følgende initiativer:

Smøremiddel opsættes to steder Der opsættes friktionsmodificerende smøremiddel på to af de seks lokationer til yderligere test, da effekten over længere tid skal vurderes. To andre lokationer med kurver holdes som reference for test af smøremiddel. På baggrund af disse test tages stilling til eventuel yderligere implementering på øvrige lokaliteter.

Yderligere dataindsamling og målinger ved to lokationer Ved to lokationer foretages en række yderligere målinger og observationer i boliger og naboboliger med henblik på at afklare om der er andre muligheder for støjreducerende tiltag.

Dataindsamling fra begge spor på hele M3 Cityringen

Der påsættes målere på tog til registrering af togets bevægelser i alle retninger, hvorved data fra hele M3 Cityringen opnås. Formålet med målingerne er at identificere, om der på de pågældende lokale steder på M3 Cityringen kan ses, at bevægelserne afviger fra den øvrige del af M3 Cityringen og dermed kan medvirke til at forklare, at flere naboer på dette sted er generet af driften fra togene. Derudover kan indhentning af data fra hele ringen medvirke til at identificere eventuelle steder, hvor hjul slides mere end andre steder.

Øget hjulvedligehold og udtagning af tog fortsætter

Det øgede hjulvedligehold fortsætter, da dette tiltag har en klar positiv effekt på vibrationsniveauet. Derudover holdes de tog, som skaber flest vibrationer, fortsat ude af drift, til de har gennemgået vedligehold, ligesom driften om natten varetages af de tog, der viser de laveste vibrationsniveauer. Udtagning af tog er

dog med forbehold for, at der kan være behov for toget i drift for at opretholde serviceniveauet. Vibrationsniveauet holdes til stadighed under overvågning, hvilket også fortsætter fremover.

Information til naboer

Selskabet har siden november 2019 løbende holdt naboer orienteret om arbejdet med at reducere de oplevede gener fra driften. Naboerne er senest blevet orienteret den 23. september 2021. Selskabet har derudover dialog med nabogruppen: "Netværket Nej til Metrostøj", hvor der er afholdt møder i marts, maj og oktober 2021. Næste møde forventes afholdt ultimo oktober.

Metroselskabet fremsender orientering til naboerne ca. en gang om måneden. Metroselskabet forventer at fremsende en ny orientering til kommissionen i november.

Kommissionens generelle bemærkninger i forbindelse med behandlingen og afgørelsen af de 10 sager:

Ekspropriationskommissionen behandlede i efteråret 2020 14 prøvesager vedrørende klager fra beboere over støjgener m.v. fra metrotogenes passage i tunnelerne på Cityringen. (Der blev foretaget målinger i 16 (prøve)sager, men én beboer frafaldt sin klage, og en anden beboer ønskede ikke sin sag behandlet på daværende tidspunkt, hvorefter sagen blev udsat). Prøvesagerne var udvalgt blandt de sager, der ved orienterende målinger havde vist nogle af de højeste støjniveauer fra de områder, hvor der havde været flest klager.

Prøvesagerne blev behandlet på baggrund af støjmålinger foretaget af kommissionens støjekspert i sommeren/efteråret 2020. Kommissionens besigtigelser i prøvesagerne fandt sted i oktober 2020, og kommissionens interne drøftelse af sagerne fandt sted i november og december 2020. Der blev herefter afsagt kendelser i prøvesagerne. Kommissionen fandt, at der ikke var tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse i nogen af de 14 prøvesager, jf. også forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del. Protokollen findes på kommissariatets hjemmeside www.komoe.dk.

På baggrund af en stigning i støjniveauet, der skete i efteråret 2020, vinteren og foråret 2021, besluttede kommissionen at også andre beboere, der klagede over støjgener fra metrotogenes kørsel i tunnelerne, som udgangspunkt skulle tilbydes en orienterende støjmåling i deres bolig.

Kommissionen besluttede desuden, at behandlingen af de klagesager, hvor der blev målt et højere støjniveau i boligerne end i det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne (hvor kommissionen havde været på besigtigelse), burde udsættes indtil corona-restriktionerne blev lempet, og indtil resultatet af Metroselskabets igangsatte undersøgelser og tiltag for at nedbringe støjen forelå. Tilsvarende ville klagesager, hvor støjniveauet var målt under, men tæt på det højeste af de målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, blive udsat. I de klagesager, hvor der var er målt et lavere støjniveau i boligerne end i de højeste målte støjniveauer i boligerne i prøvesagerne, ville der som udgangspunkt blive truffet en afgørelse (kendelse), således at de pågældende beboere fik en afklaring og dermed også fik mulighed for hurtigt kunne gå videre med sagen til ankeinstansen.

For de her omhandlede 10 sager besluttede kommissionen således på baggrund af de første støjmålinger, som viste et støjniveau over, på niveau eller lige under det højeste målte støjniveau i prøvesagerne, at udsætte behandlingen af sagerne indtil corona-restriktionerne blev lempet, således at kommissionen kunne komme på besigtigelse i boligerne, og indtil resultatet af Metroselskabets undersøgelser og tiltag for at nedbringe støjen forelå. Der ville, inden kommissionens besigtigelse af boligerne, blive foretaget en ny støjmåling. Disse er foretaget i perioden august-september 2021.

Metroselskabet har ved naboorienteringen af 23. september 2021, og statusorienteringen til kommissionen af 1. oktober 2021 anført, som det også fremgår ovenfor, at der nu foreligger resultater fra de tre planlagte tests, som med bistand fra Rambøll og i samarbejde med leverandøren og driftsoperatøren for M3 Cityringen og M4 Nordhavn Hitachi Rail, blev udført over sommeren 2021.

Metroselskabet har i naboorienteringen, orienteringen til kommissionen og under besigtigelserne i de 10 sager bl.a. anført, at stigningen i vibrationsniveau i perioden fra efteråret 2020 til primo maj 2021 hovedsageligt skyldtes en reducere i frekvensen af hjulvedligehold. Det øgede hjulvedligehold blev indført fra primo maj 2021, og det fortsætter, da dette tiltag har en klar positiv effekt på vibrationsniveauet. Derudover holdes de tog, som skaber flest vibrationer, fortsat ude af drift, til de har gennemgået vedligehold, ligesom driften om natten varetages af de tog, der viser de laveste vibrationsniveauer. Udtagning af tog er dog med forbehold for, at der kan være behov for toget i drift for at opretholde serviceniveauet. Vibrationsniveauet holdes til stadighed under overvågning, hvilket

også fortsætter fremover. Metroselskabet oplyser, at der også fremover vil blive arbejdet med forskellige tiltag med henblik på at nedbringe støj- og vibrationsniveauet.

Kommissionen kan på baggrund af den af Metroselskabet ovenfor anførte opdatering af 1. oktober 2021, samt de nyeste støjmålinger foretaget af kommissionens sagkyndige, konstatere, at støjen fra metrotogenes kørsel generelt set er faldet siden primo maj 2021. I de fleste af de 10 sager er det således tydeligt, at der er sket et fald i støjniveauet fra foretagelse af den 1. støjmåling til foretagelse af den 2. støjmåling. Det gælder dog ikke for alle sager, og det er derfor kommissionen anfører, at der ”generelt set” er tale om et fald i støjniveauet fra 1. til 2. måling.

Kommissionen har efter udførelsen af den 2. støjmåling været på besigtigelse i de pågældende boliger for at opleve støjgenerne fra metrotogenes kørsel.

Kommissionen har derefter drøftet sagerne på mødet den 7. oktober 2021, og har i ingen af sagerne fundet, at der er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse.

Kommissionen har lagt vægt på især følgende forhold efter 2. støjmåling:

- Det må påregnes, at der i en storby forekommer støj fra omgivelserne, herunder trafikstøj, i et vist omfang også sent om aftenen og natten. Det må således også påregnes, at der i en storby som København etableres en metro, som kan medføre visse driftsmæssige gener for omgivelserne i form af vibrationer og støj.
- Der er ikke fastsat vejledende støjgrænser for støj og vibrationer fra metrotog. Det fremgår dog af VVM-redegørelsen fra 2008 vedrørende grænseværdierne for strukturlyd, at *driften af Cityringen kan medføre begrænsede overskridelser af grænseværdien for strukturlyd (20 dB(A)) for omkring 3.300 boliger i tidsrummet mellem kl. 18 og kl. 07. Der er tale om et betydeligt antal overskridelser af permanent karakter. Der er dog tale om begrænsede overskridelser på mindre end 3 dB. Skadevirkningen heraf må dog anses for at være begrænset, idet et niveau på 20 dB(A) er meget lavt og selv om natten kan være vanskelig at skelne fra andre (støj)kilder, så som vejtrafik, ventilation, køleskabe, radiatorer mv.*

- Kommissionen har noteret sig, at gennemsnitsstøjen efter de seneste støjmålinger (2. målingerne) i de 10 sager viser, at grænseværdien for lavfrekvent støj på $L_{pA,LF,10min}$ på 20 dB(A) enten ikke er overskredet eller kun er overskredet med ganske få decibel, når man samler de 7 mest støjende tog inden for 10 minutter. Der er en enkelt overskridelse på 1,2 dB(A).
- Den vejledende grænseværdi for bygnings-transmitteret virksomhedsstøj målt indenfor om natten (på $L_{pA,max,FAST}$ (5 højeste) 40 dB(A)) er efter de seneste støjmålinger (2. målingerne) enten ikke overskredet eller overskredet med ganske få decibel, når man tager gennemsnittet af de 5 mest støjende togpassager. Overskridelserne er fra 0,1 dB(A) til 1,1 dB(A). Betragtes den gennemsnitlige værdi for alle målte togpassager $L_{pA,max,FAST}$ (middel) er 40 dB(A) ikke overskredet i nogen af sagerne ved de seneste støjmålinger (2. målingerne).
- En maksimal-værdi for den "almindelige" støj i aften/natperioden ($L_{pA,max,FAST}$) på 35-40 dB(A) er den grænseværdi, der hyppigst bliver brugt for metrotogstøj i togtunneler i lande, som vi normalt sammenligner os med, dog er den i Norge på 32 dB(A).
- Det er uheldigt, at Metroselskabet under anlægsperioden har meddelt en del beboere, at man ikke ville opleve gener fra metrotogene i drift. Kommissionen finder imidlertid ikke, at denne udmelding kan tillægges afgørende betydning for spørgsmålet om, hvorvidt den naboretlige tålegrænse er overskredet.
- Kommissionen har (inkl. prøvesagerne) på nuværende tidspunkt besigtiget i alt 24 boliger (14 prøvesager og de 10 her omhandlede sager). I de fleste af boligerne har metrotogenes passage været hørbar, og der har også været passager, som har været tydeligt hørbar. Ofte må køleskab, fjernsyn, radio m.v. dog slukkes, og vinduer lukkes, ligesom personer skal holde sig i ro og undgå at tale, for at man kan være sikker på, at metrotogspassagerne kan høres.

Det er kommissionens oplevelse, at øvrig trafikstøj fra gader og veje tæt ved den pågældende bolig ofte kan være mindst ligeså hørbar som metrotogenes passage, dog selvfølgelig afhængig af boligens beliggenhed.

- Metroen giver transportmæssigt set nogle store fordele, og på baggrund af undersøgelse fra Københavns Universitet med værdistigninger på 5-7 % til følge for boliger, der ligger op til få hundrede meter fra en metrostation. Dette må som udgangspunkt også antages at gælde for de omhandlede boliger. Der skal dog altid anlægges en konkret vurdering.
- Der er på nuværende tidspunkt foretaget 75 støjmålinger af kommissionens støjekspert. Da 17 individuelle boliger har fået foretaget 2 støjmålinger, er der således foretaget støjmålinger i 59 individuelle boliger. Det svarer til ca. 13 pct. af de ca. 460 boliger, som har henvendt sig til Metroselskabet vedrørende støjgener. Kommissionen har herefter besigtiget de mest støjramte boliger. Kommissionen finder, at disse sager i høj grad er repræsentative i forbindelse med behandlingen af øvrige resterende klagesager. (Kommissionen har inden fristen pr. 1. oktober 2021 modtaget ca. 160 klagesager i løbet af 2021, hvoraf en større del allerede er færdigbehandlet. Hertil kommer de 14 prøvesager, som er færdigbehandlet i 2020. Der er herudover modtaget et mindre antal klager i 2019 og 2020. Det bemærkes, at der er ca. 10.000-15.000 husstande beliggende oven over/i nærheden af metrotunnelrørene).

Kommissionens samlede vurdering er, som anført i de kendelserne, at der ikke er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Dette skal ses på baggrund af, at der er tale om boliger beliggende i en storby, hvor støjgener må påregnes, herunder støjgener fra trafik m.v., bl.a. ved nye trafik anlæg eller ændringer i trafikmønsteret. Sådanne gener må i en storby antages kun i ret begrænset omfang at have en afsmittende effekt på boligernes værdi/brugsværdi, da der må antages at være et stort antal potentielle købere, som vil lægge vægt på nærheden til metroen, og betragte støjgenerne som hørende med til "storbyens puls".

De vejledende støjgrænser, som kommissionen har inddraget i overvejelserne, er stort set overholdt, og hvor der er overskridelser, er der tale om overskridelser med ganske få decibel, bortset fra perioden fra oktober 2020 til primo maj 2021, hvor der i enkelte af boligerne blev målt overskridelser på op til godt og vel 5 dB(A). Det bemærkes i øvrigt, at en overskridelse af grænseværdierne ikke nødvendigvis indebærer, at der er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse og et erstatningsberettiget tab.

Det bemærkes i øvrigt, at en overskridelse af grænseværdierne ikke nødvendigvis indebærer, at der er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse og et erstatningsberettiget tab.

Kommissionen finder samlet set, at ulemperne ikke overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på trafikområdet. Kommissionen ønsker dog samtidig at understrege, at kommissionen har forståelse for, at støjen, herunder den forholdsvise hyppige frekvens af metrogenes passager, er en forandring, der kan virke generende for beboerne, især for de beboere, der er ramt af de højeste (gennemsnitlige) støjniveauer, og hvor der er tale om en bolig beliggende i et ellers stille område. Der kan således være beboere, som har svært ved at vænne sig til de nye forhold. Det er selvfølgelig beklageligt, men kommissionen finder anledning til at bemærke, at det også kan være tilfældet ved f.eks. etablering af motorveje, S-baner, jernbaner og andre infrastrukturanlæg, eller hvis en nabogrund bebygges, og der kommer en ny aktivitet med støj m.v. til følge, eller hvorved der f.eks. mistes udsigt. Etableringen af metroen indeholder for langt de fleste af beboerne/boligerne også en stor fordel. Kommissionen har dog ikke kalkuleret med/indregnet en værdistigning som følge heraf ved behandlingen af afgørelserne.

Det skal understreges, at kommissionen *ikke* er miljømyndighed, som har til opgave at føre tilsyn med metroens drift. Kommissionen er et erstatningsorgan, der ud over ekspropriationsopgaver i forbindelse med nye anlægsprojekter, har til opgave at vurdere, om der ved nye anlægs idriftsættelse er tale om (nærførings-)gener, som ligger ud over den naboretlige tålegrænse.

Efter lovgivningen er der en frist på 1 år for indgivelse af klager efter færdiggørelsen/idriftsættelsen af anlægget. Ved anlæg af Cityringen, herunder Nordhavnslinjen, har kommissionen dog trukket fristen grundet den stigning, der skete i støjniveauet i perioden fra oktober 2020, over vinteren og foråret 2021.

Kommissionen har noteret sig, at Metroselskabet fortsat arbejder på at nedbringe generne fra metrogenes kørsel, og således fortsætter undersøgelser m.v. med henblik på at søge at nedbringe vibrationerne fra togenes passage i tunnellerne. Metroselskabet har også under besigtigelserne oplyst, at den øgede hjulafdrejningsfrekvens vil blive opretholdt, og at operatøren om aftenen tager de tog ud af drift, som støjer mest, og at det således stræbes efter, at det er de mest støjsvage tog, der kører sent om aftenen og om natten.

Kommissionen skal i øvrigt det hele henvise til det af kommissionen anførte i forhandlingsprotokollens 365. hæfte, generel del, som findes på kommissariatets hjemmeside, www.komoe.dk

Kommissionen vil med henvisning til fristen i ekspropriationsproceslovens § 20, jf. § 21, alene kunne behandle klager, der er fremsendt til kommissionen inden den 1. oktober 2021. Beboere, der måtte klage efter dette tidspunkt, henvises til i stedet at anlægge sag ved de almindelige domstole.

Kommissionens bemærkninger og afgørelse i de enkelte sager fremgår af kendelserne (protokoltilførslen) nedenfor.

Herefter afsluttedes mødet og protokollen blev underskrevet

Sine H. Kjeldsen

Leif Luxhøj-Pedersen Bjarke Abel Anders Pedersen Frants Hagen Hagensen

Jørgen Poulstrup Bo Rasmussen Karsten Willeberg-Nielsen

/ Ditte Hyldgaard

Således passeret.

Sine H. Kjeldsen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Mette Bergmann Andersen

/Sine H. Kjeldsen