

## MRF 2022.279

Retten i Koldings dom af 22. december 2022, sag BS-10230/2017-KOL

A, B, C, D, E og F (alle v/ adv. Mads Michael Brandt) mod Vejdirektoratet (adv. Louise Solvang Rasmussen)

### ***Taksationskommissionens kendelser ikke tilsidesat, da støj ikke var over tålegrænsen.***

Sagen handler om støjgener som følge af en motorvejsudvidelse fra to til tre spor på strækningen fra Skærup til Vejle N. En række lodsejere indbragte i den forbindelse krav om erstatning for ekspropriationskommissionen, der imidlertid ikke fandt, at generne oversteg den naboretlige tålegrænse. Taksationskommissionen stadfæstede afgørelserne. Lodsejerne sagsøgte herefter Vejdirektoratet med påstand om at betale 100.000 kr. i erstatning for vejudvidelsen. Lodsejerne gjorde navnlig gældende, at den støjrapport, som Vejdirektoratet havde udarbejdet, var fejlbehæftet på en række punkter. Vejdirektoratet påstod frifindelse og gjorde navnlig gældende, at tålegrænsen

ikke var overskredet, og at domstolene skal have et sikkert grundlag for at tilsidesætte de takserende myndigheders skøn i denne henseende. Byretten fandt, at den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet. Retten fremhævede, at både Vejdirektoratets støjrapporter og skønsmandens erklæring dokumenterede, at støjniveauet var faldet efter motorvejsudvidelsen. Det kunne ikke ændre på vurderingen, at den støjreducerende effekt af SRS-belægningen havde vist sig at være mindre end forudsat. Byretten tog derfor Vejdirektoratets frifindelsespåstand til følge.

***Kommentar:*** Dommen er på linje med gængs praksis, hvor NORD2000-metoden er accepteret som grundlag for beregning af vejstøj sammenholdt med de relevante grænseværdier for støj, jf. U 2005.1551 H.

---



# RETEN I KOLDING DOM

afsagt den 22. december 2022

---

Sag BS-10230/2017-KOL

A

(advokat Mads Michael Brandt)

og

B

(advokat Mads Michael Brandt)

og

C

(advokat Mads Michael Brandt)

og

D

(advokat Mads Michael Brandt)

og

E

(advokat Mads Michael Brandt)

og

F

(advokat Mads Michael Brandt)

mod

Vejdirektoratet  
(advokat Louise Solvang Rasmussen)

Denne afgørelse er truffet af dommer Helle Krogh.

### **Sagens baggrund og parternes påstande**

Retten har modtaget sagen den 10. maj 2017.

Sagen drejer sig om krav om erstatning for øgede støjgener, som følge af motorvejsudvidelsen på strækningen fra Skærup til Vejle N.

Sagsøgerne har efter deres endelige påstand krævet, at Vejdirektoratet til hver af ejerne af af de respektive ejendomme beliggende <sup>Vejnavn 1</sup> nr. <sup>2</sup> og <sup>3</sup> skal betale 100.000 kr. med procesrente fra sagens anlæg, subsidiært et mindre beløb efter rettens nærmere skøn.

Vejdirektoratet har fremsat påstand om frifindelse.

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

### **Oplysningerne i sagen**

Sagen angår sagsøgernes krav om erstatning for øgede støjgener, som følge af motorvejsudvidelsen på motorvejsstrækningen fra Skærup til Vejle N. Sagsøgerne ejer ejendommene beliggende <sup>Vejnavn 1</sup> nr. <sup>3</sup>, 7100 Vejle, som er beliggende umiddelbart op til motorvejsstrækningen, der løber fra Vejle N til Skærup, umiddelbart efter Vejle Fjordbroen. Denne strækning har gennemgået en udvidelse fra to til tre spor i hver retning. De to ekstra spor blev taget i brug den 18. november 2013. Efter udvidelsen har sagsøgerne oplevet en markant forhøjelse af støjniveauet fra motorvejen.

Den 13. august 2014 klagede sagsøgerne til Vejdirektoratet over støjgenerne. Klagen blev behandlet af Ekspropriationskommissionen, der bad Vejdirektoratet udarbejde støjrapporter til brug for sagens behandling.

Vejdirektoratet udførte herefter i 2015 en kortlægning af vejtrafikstøjen. Det er i støjrapporten for alle tre ejendomme konkluderet, at støjberegningen viser, at støjbelastningen både før og efter udvidelsen af motorvejen overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB, men at støjbelastningen samlet set er faldet med ca. 5 dB bl.a. som følge af det opsatte støjværn langs motorvejen.

Ekspropriationskommissionen traf afgørelse den 25. august 2015 og bestemte, at der ikke skulle gives erstatning.

Afgørelserne blev indbragt for Taksationskommissionen, der den 11. november 2016 stadfæstede afgørelserne. Af Taksationskommissionens afgørelser fremgår enslydende følgende for alle tre ejendomme:

"...

#### **Taksationskommissionens bemærkninger**

Taksationskommissionen finder efter sin drøftelse af sagen, at Ekspropriationskommissionens afgørelse skal stadfæstes i henhold til dens grunde.

Taksationskommissionen konstaterer i lighed med Ekspropriationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet i dette tilfælde. Taksationskommissionen lægger vægt både på den beregnede støjbelastning af ejendommen og på afstanden til motorvejsanlægget og på den omstændighed, at ejendommen er mindre støjbelastet end før motorvejsudvidelsen. Taksationskommissionen lægger samtidig til grund, at støjvolden ifølge anlægsmyndighedens oplysninger er forhøjet med 3 meter i forbindelse med anlægget.

Da kommissionen ikke har kunnet iagttage andre forhold, som kunne føre til et ændret resultat, tilkommer der ikke ejerne nogen erstatning for værdiforringelse af ejendommen som følge af støj eller andre gener fra motorvejen.

Taksationskommissionens afgørelse er truffet i henhold til § 19 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

#### **Taksationskommissionens afgørelse**

Der bliver intet erstatningsspørgsmål.

Opmærksomheden henledes på, at sag om erstatning skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at Taksationskommissionens kendelse er afsendt.

..."

Sagen er herefter indbragt for domstolene.

Der har under sagen været foretaget syn og skøn til kortlægning af trafikstøjen omkring boligerne <sup>vejnavn 1</sup> nr. <sup>2</sup> og <sup>3</sup> før og efter udbygningen af motorvejen.

Skønsmand Jacob Storm Jørgensen har i sin rapport konkluderet følgende:

"...

Støjberegningerne viser, at støjbelastningen ved de tre boliger ( <sup>Vejnavn 1</sup> nr. <sup>2</sup> og <sup>3</sup> ) overstiger Miljøstyrelsen vejledende grænseværdier ved boliger på  $L_{den}$  58 dB.

Støjbelastningen er faldet med 2-3 dB efter udvidelsen af motorvejen.

Ændringen i støjbelastningen skyldes primært følgende:

- Mindre støjende vejbelægning reducerer støjbelastningen med 2-3 dB
  - Ændringen i terræn/jordvold reducerer støjbelastningen med 1-2 dB
  - Opsætning af støjskærme reducerer støjbelastningen ca. 1 dB
  - Øget trafikmængde og hastighed forøger støjbelastningen med ca. 2 dB
- ..."

Efter motorvejsudvidelsen viste det sig, at det på strækningen anvendte støjreducerende slidlag (SRS) reelt kun havde en støjdæmpende effekt på 1 dB og ikke som forudsat 2,4 dB. Vejdirektoratet anmodede derfor den 10. marts 2021 Kommissarius ved Statens ekspropriationer i Jylland om at vurdere, om der var behov for genbehandling på de etaper, hvor der var anvendt SRS.

Disse oplysninger gav ikke anledning til en genbehandling.

Oplysningen har herefter været forelagt skønsmanden, der i en supplerende rapport har konkluderet følgende:

"...

Svar på spørgsmål SS 1:

Oplysningerne om vejbelægningerne i bilag Z og Æ giver ikke anledning til at korrigere konklusionen i skønsrapporten (støjrapport dateret 25. februar 2020).

I afsnit 5.1 i skønsrapporten er følgende anført "*Vejdirektoratet har efterfølgende oplyst, at der er udlagt en SMA8 og ikke en SMA11 i det langsomme spor, hvilket vil give yderligere ca. 1 dB reduktion.*"

Oplysningerne i bilag Z viser, at der er udlagt en SMA8 belægning og ikke en SMA11 i det langsomme spor i forbindelse med udvidelsen af motorvejen.

SMA8 belægningen er mindre støjende end den oprindelig forudsatte SMA11, hvilket betyder, at den samlede støjbelastningen er faldet ca. 3 dB efter udvidelsen af motorvejen, hvor konklusionen i skønsrapporten siger 2-3 dB.

Det vurderes, at ændringen ligger indenfor den oprindelig konklusion i skønsrapporten.

..."

### Forklaringer

<sup>F</sup> har forklaret, at han er vognmand og bor på <sup>Vejnavn 1</sup> nr. 3, 7100 Vejle. Han har boet i ejendommen siden 1990. Støjen har altid været der, men det har ikke været værre, end de har kunnet snakke sammen på terrassen og sove for åbent vindue. I anlægsfasen var støjniveauet uændret; den var ikke mindre. Der er ikke opsat støjværn på deres side af <sup>Vejnavn 1</sup>. Over for skolen er der en 7-8 meter høj vold. På modsatte side er der både vold og skærm. På deres side er der ikke sket noget. Mange medlemmer af Taksationskommissionen undrede sig over, at der til højre for broen ikke var opsat en skærm, eller at volden ikke var forhøjet. Til venstre er der en støjskærm, men heller ikke her er volden forhøjet.

Ved genåbningen af motorvejen var der helt fra begyndelsen markant mere støj. Derfor klagede de med det samme. Støjen er så slem, at de ikke kan sidde ude på terrassen og de kan ikke have vinduet åbent i soveværelset mere.

De var målløse, da de modtog rapporten om, at støjen er reduceret. Nord 2000 er en anerkendt støjberegning, og de begyndte derfor at se på de forudsætninger, der har dannet grundlag for støjberegningerne.

<sup>C</sup> har forklaret, at han er konstruktør. Han er kunderådgiver og sælger i <sup>X</sup>. Han har siden 1985 boet på <sup>Vejnavn 1</sup> nr. 2. Han er født og opvokset i Vinding, og <sup>Skole a</sup> ligger lige over for hans hus.

Før udvidelsen af motorvejen var støjniveauet væsentligt lavere. Det var ikke et problem. Man kunne sidde på terrassen og snakke. I anlægsfasen var der ikke nævneværdig forskel på støjniveauet. Der er ingen støjskærm på deres side. Ved genåbningen var støjniveauet allerede fra dag et væsentligt højere. Motorvejen åbnede i november, og det var først da de i foråret og sommeren kom, at de for alvor mærkede det. Støjvolden er ens på begge sider af <sup>Vejnavn 1</sup>. Volden er ikke forhøjet. Volden har været gravet væk og er genetableret. Den er ikke blevet tre meter højere. Volden er faktisk heller ikke blevet flyttet. Da støjrapporten

kom, var de helt sikre på, at der var byttet om på tallene før og efter udvidelsen af motorvejen.

### **Parternes synspunkter**

Sagsøgerne har i deres påstandsdokument anført følgende anbringender:

"...

sagsøgerne i nærværende sag anfægter rigtigheden af de beregninger af støjen, der er blevet foretaget af Vejdirektoratet, og som er fremlagt som sagens bilag 3.

Det bemærkes, at der af rapporten fremgår, at der er taget højde for terrænets udvikling og støjafskærmning af bygninger. Det bemærkes imidlertid, at der på de sagsøgendes side af motorvejen ikke er opsat en sådan støjafskærmning langs motorvejsstrækningen, der ligger ud for de sagsøgendes ejendomme.

Det bestrides endvidere af sagsøgerne, at støjvolden skulle være forøget med 3 meter, som det ellers fremgår af støjrapporten fra sagsøgte. Det er sagsøgernes opfattelse, at terrænet langs motorvejen ud for sagsøgernes ejendomme har samme højdeniveau efter motorvejsudvidelsen, som det havde forinden udvidelsen. Det skal i den forbindelse særligt påpeges, at sagsøgerne har boet på <sup>Vejnavn 1</sup> i adskillige år.

Det fremgår desuden af sagens bilag, at det var opfattelsen hos ledende landinspektør <sup>G</sup> under taksationsforretningen, at støjvolden langs motorvejen på de sagsøgendes side, ikke var blevet forhøjet.

Det bemærkes endvidere, at sagsøgerne har opnået tilskud på 50 % til udskiftning af vinduer med støjglas, med den begrundelse at støjniveauet uden for sagsøgernes boliger var over 63 dB. Det må således lægges til grund, at støjniveauet på grund af vejstøj overstiger den vejledende støjgrænse for vejstøj på 58 dB.

Det bestrides således, at der som følge af anlægsarbejderne med motorvejsudvidelsen, måtte være sket en støjreduktion hos sagsøgerne, som følge af de støjbegrænsende tiltag, som sagsøgte påstår er tilfældet. Det er tværtimod sagsøgernes opfattelse, at der som følge af motorvejsudvidelsen, er sket en forøgelse af støjniveauet.

Der har under sagen været syn og skøn, med henblik på at klarlægge, hvorvidt støjniveauet omkring sagsøgernes ejendomme, måtte være øget som følge af motorvejsudvidelsen.

Ad syn og skøn:

Der har under sagen været foretaget syn og skøn ud fra NORD2000, og det fremgår af rapporten, at der er væsentlige usikkerheder forbundet med beregningerne af støjen.

Der er i rapporten, indlagt en række forudsætninger, for at det beregnede støjniveau kan betragtes som værende retvisende. Samtlige forudsætninger i beregningerne skal være opfyldt, for at der kan være tale om en mulig reduktion af støjen, som påberåbt af sagsøgte.

Der indgår bl.a. en ikke ubetydelig usikkerhed i forbindelse med vurderingen af hvilken betydning den pågældende asfalt har på støjen ligesom der er angivet hvilken betydning støjvoldens højde har.

Det er således muligt på baggrund af skønsrapporten at fastslå, at såfremt en eller flere af de forudsætninger, der indgår i skønsrapporten, ikke er i overensstemmelse med virkeligheden, har det en væsentlig betydning for støjen i opadgående retning.

Såfremt forudsætningerne ikke opfyldes, kan det konstateres, at støjen rent faktisk er steget ud for sagsøgernes ejendomme, som følge af motorvejsudvidelsen. Det bestrides således overordnet, at det kan lægges til grund, at støjniveauet er faldet ud fra sagsøgernes ejendomme – tværtimod.

Som det også fremgår af skønsrapporten, er de sagsøgendes ejendomme belastet af støj, og støjniveauet ligger da også over den vejledende tålegrænse der er fastsat af Miljøstyrelsen på 58dB.

Det er således vurderingen, at såfremt vejstøjen fra motorvejsudvidelsen er steget yderligere i forhold til støjen fra 2012, er der tale om en forøgelse, som klart ligger ud over den naboretlige tålegrænse, henset til at ejendommene allerede er støjbelastede ud over den vejledende tålegrænse.

Som det fremgår af skønsrapporten, har skønsmanden estimeret de støjmæssige konsekvenser, ved hvert enkelt element. Såfremt et eller flere af de pågældende elementer/forudsætninger i støjberegningen viser sig ikke at være korrekte, vil vejstøjen rent faktisk være steget.

Ad støjvold:

Det bestrides at støjvolden er forhøjet, og det fastholdes at sagsøgte er nærmest til at dokumentere, at det er tilfældet. Sagsøgerne kan i sagens natur ikke løfte en negativ bevisbyrde. Det er endvidere nærliggende at antage, at sagsøgte i forbindelse med vejudvidelsen har fået foretaget forskellige kote-opmålinger, der dokumenterer højden af støjvolden forud for anlægs-



arbejdet. Disse koter, kunne herefter været anvendt til sammenligning med de nuværende koter på volden, og ad den måske have dokumenteret, at der sket en forhøjelse af muren.

Det fremgår da også af foto i bilag 10, at det ser ud til at jordniveauet ved Vindingvejs-broen over motorvejen, stedse har haft det niveau, som kunne konstateres på skønsforretningens tidspunkt den 27. november 2019. Særligt synes det som om, at betonkanten, flugter overfladen af jorden og endvidere ser det ud til at betonoverkanten har haft denne placering i ganske mange år. Der er således ikke sket en forhøjelse af støjvolden på dette sted, da den stedse har haft samme niveau.

#### Ad asfalt:

Det fremgår af sagens bilag 11 at det har vist sig, at den såkaldte støjreducerende asfalt ikke reducerer støjen i samme omfang, som det er blevet lagt til grund i støjberegningerne. Der er i beregningerne simpelthen blevet foretaget en reduktion af støjen, som der ikke har været belæg for i virkeligheden. Derfor vil der også være en øget støjbelastning langs de sagsøgendes ejendomme, der er højere end hvad der fremgår af beregningerne.

Det er således ikke korrekt, når det gøres gældende af sagsøgte – i såvel beregningerne samt i processkrifterne i nærværende sag – at der er sket et fald i støjen hos sagsøgerne.

Det gøres således gældende, at motorvejsudvidelsen har medført en sådan forøgelse af støjniveauet hos sagsøgernes ejendomme, at den naboretlige tålegrænse ses overskredet, og der med udløser erstatning i overensstemmelse med den nedlagte påstand.

...”

**Vejdirektoratet** har i sit påstandsdokument anført følgende anbringender

”...

#### **5.1 Den naboretlige tålegrænse er ikke overskredet**

Til støtte for frifindelsespåstanden gøres det overordnet gældende, at Tak-sationskommissionen i kendelserne af 11. november 2016 (bilag 7, A og B) med rette har fundet, at der ikke er grundlag for at tilkende sagsøgerne erstatning for nærhedsgener som følge af Vejdirektoratets udvidelse af motorvejen på strækningen Skærup-Vejle Nord.

Vejdirektoratet gør således gældende, at den naboretlige tålegrænse for så vidt angår støj ikke er overskredet, og Vejdirektoratet har derfor ikke nogen erstatningspligt for eventuelle værditab, der måtte kunne henføres til mo-

torvejsudvidelsen, der er gennemført mellem 169-228 meter fra sagsøgernes respektive ejendomme.

Det gøres gældende, at der ved bedømmelsen af den naboretlige tålegrænse for så vidt angår sagsøgernes ejendomme skal lægges til grund, at ejendommene forud for motorvejsudvidelsen var støjbelastede, og at sagsøgernes ejendomme tillige er beliggende ud til den trafikerede kommunevej Vindingvej. Sagsøgerne har således i klagen fra 2014 (bilag 1) omtalt støj fra <sup>Vejnavn 1</sup> som lige så generende som støj fra E45 (før udvidelsen), og Vejdirektoratet er under alle omstændigheder ikke ansvarlig for en eventuel forøgelse af støj fra denne vej.

Det fremhæves særligt, at motorvejsudvidelsen har medført et lavere støjniveau end forud for projektets gennemførelse, og at der allerede på denne baggrund ikke er noget grundlag for sagsøgernes erstatningskrav mod Vejdirektoratet, uanset om sagsøgerne konkret er af den opfattelse, at de nu er (mere) generede af støj fra motorvejen.

## **5.2 Bevisbyrden er ikke løftet**

Der er i sagen tale om en prøvelse af tre kendelser, der er truffet af Taksationskommissionen, der med sin sammenhæng og behandling af et stort antal sager har en særlig sagkundskab inden for erstatnings-udmåling i sager som de omhandlede. Spørgsmål om erstatning på naboretligt grundlag som følge af nærhedsgener fra ekspropriationsanlæg har således været pådømt af de takserende kommissioner igennem mange år og må betegnes som en spidskompetence, jf. herved også tidl. højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen i UfR 2000 B, side 403 ff.

Kendelserne er truffet efter besigtigelse af sagsøgernes ejendomme og under inddragelse af de af sagsøgerne fremsatte synspunkter, jf. f.eks. bilag 1. De takserende myndigheders sagkundskab og den kontradiktoriske proces i ekspropriationsprocesloven skaber en formodning for – hvilket retspraksis afspejler – rigtigheden af kommissionernes vurdering.

Der må som følge heraf kræves et sikkert grundlag for, at retten kan tilside-sætte Taksationskommissionens afgørelser og tilkende sagsøgerne erstatning. Denne bevisbyrde har sagsøgerne ikke løftet, jf. nærmere herom nedenfor.

### **5.2.1 Sagens oplysninger**

Der er ikke under sagen fremført nye synspunkter eller tilvejebragt oplysninger, der giver grundlag for at tilside-sætte Taksationskommissionens af-

gørelser. Sagsøgerne har endvidere ikke godtgjort, at Taksationskommissionens kendelser er truffet på et mangelfuldt grundlag, eller at der i øvrigt er grundlag for at tilsidesætte kendelserne.

Vejdirektoratets støjrappporter (bilag 3, F og G), der er udarbejdet på baggrund af den i retspraksis anerkendte model (Nord2000), dokumenterer, at motorvejsudvidelsen ikke har ført til et højere støjniveau på sagsøgernes ejendomme. Der er tværtimod tale om, at støjniveauet er faldet, hvilket kommissionerne med rette har lagt til grund.

Det bestrides, at det fremlagte bilag 10 (eller i øvrigt sagsøgernes erindringer om området terrænforhold forud for motorvejsudvidelsen) dokumenterer sagsøgernes synspunkt om støjvoldens højde, og at sagsøgernes bevisbyrde herved kan anses for løftet eller i øvrigt er overvæltet på Vejdirektoratet. Det bemærkes, at spørgsmålet om støjvolden ligeledes indgik i sagerne behandling ved Taksationskommissionen, og at det af kendelsen vedrørende ejendommen <sup>Vejnavn 1</sup> <sup>nr.</sup> <sub>1</sub> (bilag A) fremgår, at Taksationskommissionen tillige besigtigede en nærliggende bro over motorvejen, hvor kommissionen fik forevist støjvold og støjskærm. Der henvises endvidere til det i svarskriftet, side 5, oplyste, samt de med duplikken fremlagte bilag J-P samt bilag S.

Taksationskommissionen har således ved afgørelserne med rette lagt til grund, at støjvolden er forhøjet med 3 meter.

At den støjreducerende effekt af SRS-belægning har vist sig snarere at være 1 dB end den tidligere forudsatte effekt på 2,4 dB (beregnet ved støjkilden), jf. Vejdirektoratets brev af 29. januar 2020, bilag R samt det i bilag 11 omtalte, ændrer ikke på, at motorvejsudvidelsen ikke har ført til et højere støjniveau på sagsøgernes ejendomme.

Det bemærkes, at den projekterede og faktisk anvendte asfalt er dokumenteret med de af Vejdirektoratet fremlagte bilag, herunder navnlig bilag Q, V, Z og Æ. Der henvises endvidere til oplysningerne i de udarbejdede støjrappporter (bilag 3, G og F).

Vejdirektoratet lægger til grund, at sagsøgerne ikke bestrider rigtigheden af direktoratets oplysninger om den faktisk anvendte asfaltbelægning. Der henvises til det i Vejdirektoratets brev af 17. december 2021 anførte, samt direktoratets forbehold om at indkalde 1-2 vidner, såfremt sagsøgerne (fortsat) anfægtede rigtigheden af oplysningerne om den faktisk anvendte asfaltbelægning.

#### *5.2.1.1 Afgørelser i andre sager*

Det fastholdes, at oplysninger om andre konkrete sager, jf. de i bilag 11 omtalte sager vedrørende Silkeborgmotorvejen, er uden betydning for afgørelsen af nærværende sag. Vejdirektoratet har dog – på baggrund af sagsøgerens opfordring – fremlagt oversigtsskema vedrørende de omtalte kendelser (bilag W) samt de anonymiserede kendelser (bilag X).

For så vidt angår bl.a. den motorvejsstrækning, som nærværende sag udspringer af (strækningen 6063 Skærup – Vejle Nord), har Vejdirektoratet som bilag Y fremlagt brev af 6. maj 2021 fra Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland med tilhørende bilag.

Af bilagets side 3-7 ses således det materiale, som Vejdirektoratet den 10. marts 2021 fremsendte til Kommissarius for så vidt angår motorvejsetaper i Jylland, hvor der er anvendt støjreducerende slidlag (SRS), og hvor Vejdirektoratet anmodede Kommissarius om at vurdere, om der er behov for genbehandling af nogle af sagerne.

Om strækningen 6063 Skærup – Vejle Nord fremgår følgende af Vejdirektoratets bemærkninger (bilag Y, side 6):

*”På 6063 Skærup – Vejle N, som er udbygning af motorvej, var der 44 sager vedrørende støj. Ifølge daværende beregninger var støjen enten uændret eller faldet i forhold til niveauet før udvidelsen. Motorvejens venstre og midterste spor var med SRS. Højre spor var med SMA11. SRS gav fradrag på 2,4 dB. Ingen fik tilkendt erstatning. Se oversigt.”*

Den i citatet omtalte oversigt, indeholdende en liste med de omtalte 44 sager, ses af bilag Y, side 7. Sagsøgernes ejendomme (lb.nr. 910, 911 og 912) er markeret med gråt. Det bemærkes, at sagsøgernes ejendomme ikke er omtalt i Kommissarius’ brev af 6. maj 2021 (bilag Y, side 1-2) blandt de 3 sager, hvor det efter Kommissarius’ opfattelse ikke kan udelukkes, at afgørelsen kunne have fået et andet udfald på baggrund af de nye oplysninger, og hvor Vejdirektoratet anmodes om at udarbejde nye punktberegningen

Der er således ingen af de 44 sager på strækningen 6063 Skærup – Vejle Nord, hvor Vejdirektoratet er anmodet om yderligere oplysninger.

### **5.2.2 Bemærkninger til det gennemførte syn og skøn**

Sagsøgerne har i processkrift II, side 2, konstateret, at det gennemførte syn og skøn viser, at støjniveauet ikke er faldet ”nær så meget”, som det fremgår af Vejdirektoratets støjrapporter.

Vejdirektoratet er for så vidt ikke uenigt i sagsøgernes konstatering i forhold til skønserklæringens indhold, men bemærker, at sagsøgernes konstatering er uden betydning for rettens stillingtagen til nærværende sag.

Sagen vedrører, om motorvejsudvidelsen har påført sagsøgerne støjgener, som ligger over den naboretlige tålegrænse.

Det vil ikke være enhver *støjforøgelse*, som udgør en overskridelse af den naboretlige tålegrænse, og Vejdirektoratet gør gældende, at *et lavere støjniveau* (uanset om dette er cirka 4-5 dB lavere, jf. Vejdirektoratets støjrapporter, eller cirka 2-3 dB lavere, jf. skønserklæringen), i hvert fald ikke kan udgøre en overskridelse af den naboretlige tålegrænse.

For så vidt angår forskellen mellem henholdsvis Vejdirektoratets og skønsmandens støjberegninger, bemærkes, at der ved støjberegninger er en metodeusikkerhed på cirka 2 dB.

Der henvises til beskrivelsen i bilag 9 (vedrørende Nord2000-modellen), pkt. 12, hvor det om nøjagtighed bl.a. fremgår, at "*Når alle inddata er i orden, når data behandles korrekt og når metoden i øvrigt bruges i overensstemmelse med forskrifterne, bliver usikkerheden på et beregnet støjniveau omkring 2 dB*". Dette fremgår ligeledes af skønserklæringen, side 13, afsnit 6 – "*Usikkerhed*", hvor skønsmanden anfører: "*Ved forholdsvis enkle udbredelsesforhold mellem kilde og modtager (som i den foreliggende sag), skønnes usikkerheden således til omkring 2 dB på de beregnede værdier af Lden.*"

#### 5.2.2.1 Forudsætningerne for støjberegningerne

Sagsøgerne har under sagen, jf. bl.a. processkrift II og III, opfordret Vejdirektoratet til at dokumentere, at forudsætningerne for de gennemførte støjberegninger er korrekte. Det er sagsøgernes opfattelse, at det er Vejdirektoratet, der har bevisbyrden for så vidt angår støjberegningernes rigtighed.

Denne opfattelse bestrides, idet bevisbyrden i sagen utvivlsomt påhviler sagsøgerne, og det kan desuden aldrig være Vejdirektoratet, som skal bevise, at et af sagsøgerne begæret syn og skøn er baseret på korrekte forudsætninger.

Det bemærkes i øvrigt, at sagsøgerne er fuldt ud bekendt med de oplysninger, som skønsmanden har modtaget, idet der er tale om de i sagen fremlagte bilag og oplysninger. Herudover har skønsmanden modtaget en række tekniske oplysninger (terrænmodel mv.), som samtidig er tilgået sagsøgernes advokat. Der henvises endvidere til oplysningerne i navnlig

Vejdirektoratets duplik samt brev af 28. januar 2020 og de i sagen fremlagte bilag.

Det gøres i forhold til det gennemførte syn og skøn gældende, at der heller ikke på denne baggrund er tilvejebragt noget grundlag for, at retten kan tilsidesætte Taksationskommissionens konkrete vurdering af den naboretlige tålegrænse, jf. kommissionens kendelser af 11. november 2016 (bilag 7, A og B).

Det gennemførte syn og skøn bekræfter tværtimod, at støjniveauet på sagsøgernes ejendomme er faldet efter motorvejsprojektets gennemførelse. Der henvises endvidere til skønsmandens besvarelse af 13. maj 2022 af sagsøgernes supplerende spørgsmål, hvorved skønsmanden har fastholdt konklusionen om et lavere støjniveau (efter motorvejsudvidelsen).

### **5.2.3 Påståede værditab**

Vejdirektoratet bestrider, at motorvejsudvidelsen har medført et tab for sagsøgerne, idet et lavere støjniveau ikke kan antages at have medført en forringelse af ejendommenes værdi.

For så vidt angår sagsøgernes bevisbyrde bemærkes, at sagsøgerne da heller ikke har løftet bevisbyrden for de påståede ejendomsværditab.  
..."

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

### **Rettens begrundelse og resultat**

<sup>F</sup> og <sup>C</sup> har samstemmende forklaret, at de har oplevet et markant højere støjniveau efter motorvejsudvidelsen.

Af Vejdirektoratets støjrapporter fremgår det imidlertid, at støjniveauet er faldet efter motorvejsudvidelsen, hvilket tillige er bekræftet ved det under sagen foretagne syn og skøn, også selvom den støjreducerende effekt af SRS-belægningen har vist sig at være mindre end forudsat.

Taksationskommissionen har forud afgørelserne af 11. november 2016 besigtiget sagsøgerne ejendomme og inddraget sagsøgernes synspunkter og retten finder ikke, at sagsøgerne ved deres forklaringer eller på andet grundlag har godtgjort, at Taksationskommissionens kendelser er truffet på et mangelfuldt grundlag, eller at der i øvrigt er grundlag for at tilsidesætte kendelserne. Derfor tages Vejdirektoratets frifindelsespåstand til følge.

Sagsøgerne skal efter sagens udfald betale sagsomkostninger til Vejdirektoratet, ligesom de endeligt skal afholde udgifterne til syn og skøn. Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og fastsat til dækning af advokatudgift med 60.000 kr. Vejdirektoratet er ikke momsregistreret.

**THI KENDES FOR RET:**

Vejdirektoratet frifindes.

Sagsøgerne skal til Vejdirektoratet betale sagsomkostninger med 60.000 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.