

MRF 2025.23

Vestre Landsrets dom af 10. september 2025, 6. afd., sagerne BS-16918/2023-VLR og BS-16926/2023-VLR

(Malene Værum Westmark, Alexander M. P. Johannessen og Julie Bloch Vingaard (kst.))

C og E (adv. Peter Blenstrup Nielsen) mod Aarhus Kommune (adv. Jacob Schall Holberg)

Naboer var ikke afskåret fra at rejse erstatningskrav på naboretligt grundlag mod Aarhus Kommune for støjulemper mv. fra tre dages racerløb på kommunens vejareal, som kommunen havde understøttet og tilladt. Gennemførelse af racerløbet på støjvilkår, som Miljø- og Fødevareklagenævnet efterfølgende havde underkendt grundet sundhedsfare, udgjorde ikke en overskridelse af den naboretlige tålegrænse under hensyn til løbets varighed og karakter. Afvist, at kommunen havde handlet ansvarspådragende. Erstatningskrav for 2014 og 2015 var forældet efter den 3-årige forældelsesfrist i forældelseslovens § 2, stk. 4.

Baggrunden for retssagen var, at den erhvervsdrivende fond Classic Race Aarhus (CRAA) fra 2010 til og med 2019 samt i 2021 havde gennemført eventet "Classic Race Aarhus", hvor der på det eksisterende vejnet, som bl.a. omfattede villa-veje, blev gennemført motorløb over 3 løbsdage. Motorløbets afholdelse blev godkendt af kommunen som vejmyndighed, og i 2014 og 2015 blev der indgået en frivillig aftale mellem kommunen og CRAA om en støjgrænse for peakstøj på 120 dB(A). Efter naboklager gennemførte Aarhus Kommune i 2014 støjmålinger, der viste en støjbelastning over løbsdagen på 87 dB(A), højeste maksimalniveau på 115 dB(A) samt højeste peakværdi på 136 dB(A). Løbsarrangøren gennemførte endvidere i 2014 en støjkortlægning, der viste, at det var muligt at overholde et peakniveau på 120 dB(A) ved beboelse langs banen. I marts 2016 traf kommunen afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42 i form af påbud til CRAA om støjvilkår for gennemførelse af motorløbet i maj 2016. Afgørelsen blev påklaget af nabo, men Miljø- og Fødevareklagenævnet afviste i afgørelse af 22. november 2016 klagen med den begrundelse, at klagen ikke var aktuel, da løbet var afholdt, og kommunen ville træffe en ny afgørelse med støjvilkår for racerløbet gældende for de kommende fem år (NMK-10-01071). I december 2016 traf kommunen afgørelse om støjvilkår i form af påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3, til CRAA, hvoraf fremgik, at Classic Race kunne afholdes i en femårig periode fra 2017-2022 med baneaktiviteter over tre dage i tidsrummet kl. 8.00-18.30 med vilkår om, at den samlede støjbelastning ikke oversteg 87 dB(A), og at peakværdien ikke måtte overskride 120 dB(A) på ejendommene for omkringliggende beboelse. Flere naboer påklagede påbuddet til

Miljø- og Fødevareklagenævnet, men motorløbet blev gennemført i maj 2017, mens klagesagen verserede. Miljø- og Fødevareklagenævnet ophævede i afgørelse fra januar 2018 (MAD 2018.74 Mfk) kommunens afgørelse, idet nævnet fandt, at de i kommunens påbud fastsatte støjgrænser var en så væsentlig fravigelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, at det krævede en lægefaglig vurdering og forudsatte en særlig begrundelse. Aarhus Kommune meddelte herefter den 17. maj 2018 et nyt påbud til CRAA efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, hvilket gav mulighed for, at aktiviteten ville medføre et samlet støjbidrag for en løbsdag på 87 dB(A) samt 120 dB(A) i peak. Afgørelsen blev påklaget af naboer, men motorløbet i maj 2018 blev gennemført, mens klagesagen verserede. I Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019 (MAD 2019.162 Mfk) blev kommunens afgørelse på ny ophævet og hjemvist med den begrundelse, at støjgrænsen for peakniveau på 120 dB(A) var sundhedsmæssig uacceptabel, og at den anvendte målemetode for støj ikke er egnet til at måle høje peakniveauer. Kommunen traf herefter ny afgørelse den 14. maj 2019, hvori kommunen i påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42 fastsatte støjgrænsen for peakniveau på 120 dB(Z) for afholdelse af Classic Race i 2019. Denne afgørelse blev ikke påklaget. I december 2019 traf kommunen en ny afgørelse for fremtidige motorløb med en støjgrænse for peakniveau på 117 dB (Lz,peak) i påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Afgørelsen blev igen påklaget af naboer, men Miljø- og Fødevareklagenævnet fandt i afgørelse af 12. maj 2021 ikke grundlag for at underkende vilkårene (j.nr. 20/02579). Motorløbet blev ikke gennemført i 2020 pga. covid-19, men blev gennemført i 2021, hvor CRAA

efterfølgende gik konkurs. Parallelt med klagerne til klagenævnet over kommunens afgørelser anlagde seks naboer retssag mod Aarhus Kommune i juni 2018 (en yderligere i maj 2019) med påstand om, at kommunen skulle betale hver af naboerne 210.000 kr. for tort og naboretlige gener ved gennemførelse af motorløbet i 2014 – 2019 og i 2021, dvs. 30.000 kr. pr. år motorløbet var gennemført. Til støtte for påstanden gjorde naboerne bl.a. gældende, at gennemførelse af løbene i de syv år havde påført naboerne en overskridelse af den naboretlige tålegrænse, og at kommunen havde handlet ansvarspådragende, hvor naboerne bl.a. henviste til, at kommunens afgørelser i 2016 og 2018 var blevet underkendt af Miljø- og Fødevarerklagenævnet, og at de tilladte støjgrænser medførte sundhedsfare. Kommunen påstod frifindelse og gjorde til støtte herfor bl.a. gældende, at for årene 2014 og 2015 var erstatningskravet forældet, at det ikke var godtgjort, at kommunen havde handlet ansvarspådragende, da den havde inddraget sagkyndig bistand, og at det først var i januar 2019, der forelå relevante retningslinjer for støj fra WHO. I forhold til afvikling af løbet i 2016 henviste kommunen bl.a. til, at klagenævnet ikke havde taget stilling til kommunens afgørelse om dette løb, hvilket ligeledes gjaldt gennemførelsen i maj 2019, samt at klagenævnet havde givet kommunen medhold i vilkårene i afgørelsen fra december 2019. Endvidere afviste kommunen, at de sagsøgende naboer havde godtgjort et økonomisk tab. Kommunen afviste, at den naboretlige tålegrænse var overskredet, da de vejledende støjgrænser alene er et moment i afvejningen af tålegrænsen, og afviste i øvrigt, at sag om erstatning for naboretlige ulemper skulle føres mod kommunen som myndighed og i stedet skulle føres mod CRAA som arrangør, der var ansvarlig for, at støjgrænserne måtte være overtrådt. Byretten fastslog indledningsvis, at naboernes erstatningskrav for 2014 og 2015 var forældet efter forældelseslovens 3-årige forældelsesfrist, da denne frist måtte regnes fra løbenes afholdelse, hvor naboerne kendte til støjgenerne. I forhold til årene 2016-2019 og 2021 afviste byretten, at den naboretlige tålegrænse kunne anses for overskredet med henvisning til motorløbenes karakter og begrænsede varighed. I forhold til kommunens ansvar som myndighed fandt byretten ikke, at kommunen havde handlet ansvarspådragende ved vilkårene for 2019 og 2021. Derimod fandt byretten, at kommunens fastsættelse af støjgrænsen for 2016, 2017 og 2018 på 120 dB(A) var

ansvarspådragende for kommunen som myndighed, da kommunens fastsættelse af støjgrænsen for 2016, 2017 og 2018 på 120 dB(A) var blevet ophævet af Miljø- og Fødevarerklagenævnet som sundhedsskadelig, hvorfor kommunen for disse tre år fandtes at have handlet ansvarspådragende. Byretten afviste imidlertid naboernes erstatningskrav med henvisning til, at der ikke var dokumentation for økonomiske tab og generne ikke kunne sidestilles med tort efter erstatningsansvarslovens § 26, ligesom byretten afviste, at EMRK art. 8 var tilsidesat. Kommunen blev herefter frifundet. To af naboerne ankede til landsretten, hvor parterne i det væsentlige gentog deres påstande og anbringender. Landsretten afviste indledningsvis naboernes erstatningskrav for 2014 og 2015 som forældet efter forældelseslovens § 2, stk. 4, idet var uden betydning, at naboerne først i 2019 fik kendskab til kommunens støjmålinger fra 2014. I forhold til kommunens erstatningsansvar som myndighed for årene 2016-2019 lagde landsretten til grund, at Miljø- og Fødevarerklagenævnets ophævelse af vilkår i 2018 og i 2019, ”bevirker ikke i sig selv, at kommunen har handlet ansvarspådragende, idet dette beror på en samlet vurdering af, om kommunen [...] med sin skønsudøvelse har handlet uforsvarligt”. Herefter lagde landsretten til grund, at kommunen forud for fastsættelse af peak støjgrænsen havde kontakten embedslægen og inddraget WHO-guidelines fra januar 2019 efter at disse forelå, hvorfor kommunens vilkår ikke efter en samlet vurdering kunne anses for en ansvarspådragende fejl. I forhold til den naboretlige tålegrænse lagde landsretten til grund, at de to naboer ikke var afskåret fra at rejse kravet mod Aarhus Kommune, som var ejer af vejarealet, hvor Classic Race blev afholdt. Landsretten henviste til, at kommunen havde fastsat specifikke driftsvilkår og understøttet afviklingen af arrangementet sammenholdt med kommunens involveringsgrad i Classic Race, og at Miljø- og Fødevarerklagenævnet havde tilsidesat kommunens fastsatte støjgrænse for årene 2017-2019. Herefter lagde landsretten til grund, at afviklingen af Classic Race medførte gener for naboerne, og at særligt støjgenerne oversteg, hvad der ellers var sædvanligt i området i forbindelse med øvrige arrangementer. Landsretten fandt dog med henvisning til de af byretten anførte grunde, at ulemperne ikke havde haft en sådan varighed og karakter, at disse havde overskredet den naboretlige tålegrænse, hvorefter Aarhus Kommune blev frifundet.

Kommentar: Dommen berører flere principielle juridiske spørgsmål i relation til naboret og offentlige myndigheders erstatningsansvar. Det første og mest principielle angår pligtsubjektet for naboretligt ansvar, hvor dommen viser, at kommunen som ejer af offentlige vejarealer kan pålægges ansvar for naboretlige ulemper over tålegrænsen forårsaget af arrangementer på vejarealet, som kommunen aktivt har understøttet. Selv om landsretten tillige i begrundelsen anfører, at kommunen har fastsat vilkår, der er underkendt af klagensævnet, kan det sidste næppe være afgørende for, om en kommune kan pådrage sig naboretligt ansvar for genevoldende aktiviteter på vejarealet, hvis kommunen har initieret aktiviteten. Kommunens naboretlige ansvar som ejer af vejarealet må holdes adskilt fra kommunens erstatningsansvar som offentlig myndighed, idet det afgørende for det naboretlige ansvar er, at kommunen ejer arealerne og aktivt har understøttet den aktivitet, som giver anledning til de naboretlige gener. Det er således ikke kommunens afgørelser, der danner grundlag for kommunens potentielle naboretlige ansvar, hvilket må tiltrædes. Denne præcisering af grundlaget for en kommunes naboretlige ansvar er relevant i alle de tilfælde, hvor en kommune ejer det areal, hvorfra ulempen udgår, og samtidig aktivt i tilkendegivelser eller lignende har understøttet de aktiviteter, som giver anledning til den naboretlige gene. I dette tilfælde var løbsarrangøren, der var bruger af arealet og foranledigede ulemperne, gået konkurs, men dette er næppe en betingelse for, at kommunen kan være pligtsubjekt efter naboretten for ulemper for særlige arrangementer på offentlig vej som racerløb.

Det andet principielle spørgsmål vedrører den naboretlige tålegrænse, hvor dommen viser, at hvis en aktivitet forvolder ulemper i modstrid med offentligretlige normer – i dette tilfælde Miljø- og Fødevareklagenævnets efterfølgende afgørelser – betyder dette ikke nødvendigvis, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, men forudsætter tillige, at ulempen har en sådan varighed og karakter, at den kan betegnes som en naboretlig ulempe over tålegrænsen. Som dommen samtidig viser, betyder dette ikke, at naboer nødvendigvis er afskåret fra at kræve erstatning for økonomiske tab påført af brugen af naboejendomme, men dette må i givet fald afgøres som almindeligt erstatningsansvar uden for kontrakt, dvs. om der er handlet ansvarspådragende, og om der er lidt et økonomisk tab – og ikke som et naboretligt ansvar. Denne præcisering må ligeledes tiltrædes og understreger vigtigheden af at behandle naboretligt ansvar som et særskilt grundlag for ulemper af længerevarende karakter, så enkeltstående skader afgøres efter det almindelige erstatningsansvar uden for kontrakt.

For det tredje angår dommen betingelserne for myndighedernes erstatningsansvar, hvor dommen understreger, at en faktisk fejl i kommunens skøn over komplicerede teknisk-faglige forhold ikke nødvendigvis vil være ansvarspådragende, men beror på en samlet vurdering, hvor det er væsentligt, om kommunen har søgt relevant faglig rådgivning, hvormed de bevismæssige spørgsmål og subjektive elementer bliver vigtige. Efter dommen i den foreliggende sag synes denne del at have været på vippen, men den konkrete bevismæssige vurdering kan alene domstolen foretage, og man kan i denne sag glæde sig over, at landsretten har benyttet lejligheden til samtidig at forholde sig til de underliggende vanskelige juridiske spørgsmål omtalt ovenfor.



RETEN I AARHUS DOM

afsagt den 13. marts 2023

Sag BS-22508/2018-ARH

M

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune

(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-22535/2018-ARH

N

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune

(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-22559/2018-ARH

E

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-22570/2018-ARH

J

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-22625/2018-ARH

P

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-22650/2018-ARH

C

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-22960/2019-ARH

H

(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune

(advokat Jacob Schall Holberg)

Denne afgørelse er truffet af dommerne Charlotte Hove Lasthein, Joy Winter og Jakob Julskjær.

Sagernes baggrund og parternes påstande

Sagerne BS-22508/2018-ARH, BS-22535/2018-ARH, BS-22559/2018-ARH og BS-22570/2018-ARH er anlagt den 26. juni 2018.

Sagerne BS-22625/2018-ARH og BS-22650/2018-ARH er anlagt den 27. juni 2018.

Sagen BS-22960/2019-ARH er anlagt den 21. maj 2019.

Sagerne angår om sagsøgerne, der har boliger i området, hvor Classic Race har været afholdt, har krav på erstatning for gener og godtgørelse for tort i forbindelse med afholdelsen heraf.

M **N** **E** **J** **P**
C og **H** har fremsat følgende påstande:

Principal:

Aarhus Kommune skal betale sagsøgerne hver 210.000 kr. med procesrente af 63.000 kr. fra sagens anlæg til den 20. maj 2019, med procesrente af 126.000 kr. fra den 21. maj 2019 til den 29. marts 2020, og med procesrente af 210.000 kr. fra den 30. marts 2020.

For så vidt angår **H** skal beløbet dog forrentes med procesrente af 126.000 kr. fra sagens anlæg til den 29. marts 2020 og med procesrente af 210.000 kr. fra den 30. marts 2020.

Subsidiært:

Aarhus Kommune skal betale hver sagsøger et mindre beløb forrentet med procesrente fastsat af retten.

Aarhus Kommune har påstået frifindelse.

Sagsøgernes påstande er opgjort som et krav på betaling af 30.000 kr. for hvert Classic Race afholdt i årene 2014 til 2019 og 2021.

Oplysningerne i sagen

Eventet Classic Race har siden år 2010 og indtil 2021 været afholdt i Aarhus. I 2020 blev Classic Race ikke afholdt på grund af corona-pandemien. Under Classic Race blev der afholdt motorløb på en racerbane, som blev anlagt på det eksisterende vejanlæg blandt andet ved S-vej og O-vej i Aarhus.

Sagsøgerne bor alle enten direkte ud til racerbanen eller i umiddelbar nærhed af denne.

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, (Aarhus Kommune) har som myndighed udstedt vilkår for løbets afholdelse og for benyttelsen af de tilstødende grønne områder og vejarealer til arrangøren af motorløbet, Fonden Classic Race Aarhus (arrangøren), som efter eventet i 2021 er gået konkurs.

I Guidelines For Community Noise udarbejdet af WHO, som blev udsendt i april 1999, er anført følgende i punkt 3.2. Noise-Induced Hearing Impairment:

"...

To avoid hearing impairment, impulse noise exposures should never exceed 140 dB peak sound pressure in adults, and 120 dB peak sound pressure in children.

..."

I årene 2010 til 2014 blev vilkårene for eventets afholdelse og benyttelsen af de tilstødende grønne områder og vejarealer reguleret ved frivillige aftaler mellem Aarhus Kommune og arrangøren. Kommunen havde i disse år ikke fastsat en støjgrænse for de biler, der deltog i motorløbene.

Aarhus Kommune foretog under løbene i 2014 støjmålinger, og i et notat af 23. juni 2014 fra Aarhus Kommune, Teknik og Miljø vedrørende lydmålinger ved CRAA 2014, fremgår i konklusionen:

"...

Højeste samlede støjbelastning fandtes i måleposition 1 (87 dB(A)), ca. ud for mållinjen, hvor også højeste maksimalniveau blev målt (115 dB(A)). Højeste peakværdi (138 dB(C)) blev målt ved C-vej 7 og skyldes eksplosioner i kammeret fra uforbrændt benzin ved nedbremsning fra en enkelt bil. Næsthøjeste niveau (anden bil) blev målt til 134 dB(C).

..."

Aarhus Kommune udstedte den 13. maj 2015 tilladelse til benyttelsen af de grønne områder og vejarealer for 2015. I tilladelsen fremgår, at eventet blev afviklet fra fredag den 22. maj kl. 09.00 til søndag den 24. maj kl. 18.00, og at reservationsperioden løb fra torsdag den 14. maj til onsdag den 27. maj. Desuden blev der i tilladelsen fastsat vilkår blandt andet for færdselsmæssige forhold, renholdelse, materialeopsætning og regulering af hensynet til andre. Det er oplyst, at støjgrænsen for de biler, der deltog i løbet, blev aftalt til 120 dB(A).

Den 1. marts 2016 udstedte Aarhus Kommune i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3, en tilladelse til afholdelse af Classic Race Aarhus i 2016. Af tilladelsen fremgår, at motorløbene blev afviklet fra fredag den 27. maj 2016 til søndag den 29. maj 2016 med start på opstilling den 17. maj 2016. Det fremgår endvidere, at et udkast til tilladelsen havde været sendt i partshøring til berørte parter (35 beboelser langs løbsstrækningen) og Strandvejens Grundejerforening i perioden fra den 28. januar 2016 til den 12. februar 2016, og afgørelsen indeholdt klagevejledning. Det fremgår herudover, at kommunen behandlede de høringssvar, der var blevet sendt ind.

I tilladelsen anføres det blandt andet:

"Tilladelsen gives på følgende vilkår:

- **Opstilling**
 - Støjende arbejde i forbindelse med opstilling og nedtagning af banen og publikumsfaciliteter m.m. skal så vidt muligt placeres i dagtimerne.
 - Støjende arbejde skal i aften- og natperioden udføres længst væk fra beboelse.
- **Løbsafvikling**
 - Der må være løbsaktivitet i følgende tidsrum:
 - Fredag kl. 8.30 - 18.30
 - Lørdag kl. 8.00 - 18.30
 - Søndag kl. 8.00 - 18.30
 - Opstart af motorer på deltagende biler er ikke tilladt uden for ovennævnte tidsrum.
- **Lydniveau fra biler**

- Alle deltagende biler skal overholde DASU's støjgrænser ved standmåling, iht. reglement 296. CRAA skal, ved anmodning herom, kunne dokumentere resultatet af standmålingen for biler, der har været udtaget til stikprøve. Jf. sædvanlig praksis fra DASU, forventes ca. 25 % af bilerne udtaget til stikprøve.
 - Det A-vægtede peak-niveau fra bilerne, må ikke overskride 120 dB(A) på matriklerne ved omkringliggende beboelse.
 - CRAA skal foretage stikprøver heraf og ved overskridelse skal den pågældende bil øjeblikkeligt udtages fra løbet.
 - Der skal foretages kontinuert måling under kørsel med Formel 1, da disse forventeligt er de mest støjende biler.
 - CME vil foretage stikprøver under løbet. Såfremt CME konstaterer en overskridelse, skal CRAA straks udtage bilen fra løbet. CRAA skal oplyse et telefonnummer til en person, der sikrer, at dette sker uden ophold.
- **Lydniveau fra højttalere**
 - Det skal sikres, at ophængte højttalere til speak mv. vendes væk fra beboelse.
 - Anvendelsen af højttalere skal holdes på et minimum, dvs. de bør ikke anvendes til jingles/reklamer/musik og lignende men kun til information relateret til løbene.

Baggrund

Classic Race Aarhus er et årligt tilbagevendende arrangement, som afholdes omkring Mindeparken. Arrangementet blev afholdt første gang i 2010, og har siden start strakt sig over 3 løbsdage. Arrangementet har stor betydning for Aarhus og tiltrækker årligt op mod 35.000 gæster, hvilket gør det til et af Danmarks største bilevents.

Tilladelse til CRAA gives af henholdsvis Politiet (sikkerhed og beredskab) samt af Aarhus Kommune (fysiske forhold). Der har ikke i disse tilladelser været stillet krav til de lydmæssige forhold knyttet til arrangementets afvikling.

Grundet klager over støjniveauet ved afholdelsen af CRAA i 2013 foretog CME en række lydmålinger under arrangementet i 2014. Lydmålingerne viste et A-vægtet peak-niveau, $L_{pA, peak}$, på op til 138 dB(A) og en samlet støjbelastning for en løbsdag, L_{Aeq} , på ca. 87 dB(A). Målingerne blev forelagt Embedslægen og i samråd med denne og på baggrund af guidelines fra WHO, fastsatte CME en støjgrænse, $L_{pA, peak}$, på 120 dB(A). Støjgrænsen skal sikre, at ingen beboelse, der støder op til løbsstrækningen, udsættes for sundhedsskadelige støjniveauer.

For at belyse lydniveauet omkring banen, udarbejdede arrangøren i efteråret 2014 en støjkortlægning i SoundPlan. Denne viste, at det var muligt at overholde ovennævnte støjgrænse ved beboelserne langs banen under forudsætning af, at den mest støjende bil blev udelukket fra arrangementet, at der blev ændret på banens udformning, og at der blev opsat støjskærme ved nærmere bestemte matrikler. Støjskærmenes placering og udformning blev fundet vha. SoundPlan.

I forbindelse med afviklingen af CRAA 2015 blev der således indgået en frivillig aftale med arrangøren af CRAA om, at ovennævnte støjgrænse skulle overholdes, og der at skulle opstilles støjskærme ved beboelser, hvor støjgrænsen jf. de gennemførte beregninger var overskredet. Flere naboer frabad sig dog denne mulighed.

CME udførte stikprøvemålinger ved beboelser under CRAA 2015 og målingerne viste, at niveauet på 120 dB(A) peak ikke blev overskredet.

Da der på trods af ovenstående stadig udtrykkes utilfredshed med den samlede støjbelastning fra arrangementet fra nogle naboers side, har Aarhus Kommune besluttet, at løbet fremover skal have en tilladelse, der regulerer miljømæssige forhold knyttet til afviklingen. Dette skyldes både hensynet til naboer samt arrangøren, idet alle parter hermed har konkrete vilkår at forholde sig til.

...

Classic Race Aarhus 2016

CME har den 2. december 2015 modtaget en officiel ansøgning om tilladelse til afholdelse af CRAA 2016. Den fremsendte ansøgning danner, sammen med de tidligere udførte målinger og beregninger, grundlag for nærværende tilladelse.

Af ansøgningen fremgår det, at arrangementets omfang, for så vidt angår løb og bilklasser, er sammenlignelig med tidligere år. Dette medfører, at de tidligere målinger og beregninger vurderes stadig at være retvisende.

Det anføres, at opstilling til arrangementet vil blive påbegyndt den 17. maj 2016. Den mest hensigtsmæssige gennemførelse heraf i forhold til at begrænse støjbelastningen mest muligt, vil blive drøftet og aftalt på møder mellem CME og CRAA i løbet af foråret 2016.

...

De mest støjende biler er Formel 1. Ved tidligere målinger er der fundet et A-vægtet peak-niveau, $L_{pA, peak}$, på op til 138 dB(A), hvilket vurderes ikke at være acceptabelt. Efter korrespondance med Embedslægen i 2014, har CME valgt at fastsætte en grænse på 120 dB(A) peak, for at sikre at beboere i området ikke udsættes for sundhedsskadelig støj. Grænseværdien er baseret på en guideline fra WHO, hvoraf det fremgår, at ovennævnte niveau aldrig bør overstiges for børn. Støjgrænsen er gældende på naboernes matrikler men ikke på offentlig vej, da dette betragtes som værende en del af arrangementsarealet.

Det fremgår af ansøgningen, at alle biler overholder DASU's støjgrænser ved standmålinger iht. reglement 296. Det er angivet i ansøgningen, hvilke støjgrænser der er gældende for de enkelte biler. Overholdelse heraf fastsættes som et vilkår i denne tilladelse.

Der vil blive ophængt 45 højttalere som primært anvendes til speak. Højttalerne vil vende mod kysten og dermed væk fra naboer for at mindske genen herfra.

...

Det oplyses i ansøgningen, at CRAA under løbet vil foretage stikprøver af lydniveauet, og at eventuelle biler, der støjer for meget, vil blive taget ud af løbet.

CME vil også være til stede under løbet og foretage stikprøvemålinger. Såfremt CME konstaterer en overskridelse, skal den pågældende bil tages ud af løbet".

Aarhus Kommune udstedte i 2016 også en tilladelse til benyttelse af de grønne områder og vejarealer.

Ved mail af 5. juni 2016 henvendte Strandvejens Grundejerforening sig til Aarhus Politi og Aarhus Kommune i anledning af løbet i 2016, hvori det blandt andet anføres:

"Vedr. Classic Race Aarhus 2016 (CRAA)

Vi har i CRAA udvalget under Strandvejens Grundejerforening evalueret CRAA 2016 og har må konstatere, at der er mange udfordringer med CRAA for beboerne i området. Samtidig virker det som om arrangementet er blevet voldsomt større i 2016 og har dermed givet beboerne endnu større gener end de tidligere år. Løbet er nok ikke udvidet, men det er alle udenomsaktiviteterne der er eksploderet.

Vi inkluderer en række kommentarer og observationer der er gjort af udvalget og andre naboer i dagene før, under og efter CRAA 2016.

Samtidig vil vi også udbede os de lydmålinger, som kommunen og CRAA har lavet under løbet. Vi har ikke hørt at der er taget biler ud af løbet eller har været lydmæssige overskridelser, men vil gerne se dokumentationen herfor.

...

Arrangementet har efterhånden udviklet sig henimod et "Hjallerup marked". Det er vores opfattelse at CRAA efterhånden har mistet styringen af alle følgeaktiviteter. Presset på de enkelte beboere har efterhånden udviklet sig til en dyb krænkelse af privatlivets fred og til den private ejendomsret.

Foreningen har endnu ikke indsendt en politianmeldelse mod CRAA, med hensyn til de trafikale og krænkende episoder. Vi ønsker en dialog med kommunen og politi uden for megen "larm".

Venlig hilsen

K A H og L

2016 løbet – punkter

...

5. Farlige situationer på S-vej O-vej når der holder store lastvogne der læsser betonklodser og hegn, Det er et mirakel at alvorlige uheld her ind til nu er undgået.

...

7. Mange biler og specielt motorcyklister tror de kan køre + 100 km/t da banen var anlagt og der stadig var offentlig adgang.

...

17. Opbygningen sluttede først 01:30 natten til fredag for løbsstart og startede igen 7:30. Beboerne klagede, men der skete intet.

...

19. Hjemmehjælpen, der kom fra plejecenteret blev nægtet adgang af CRAA – måtte gå en lang vej uden om for at komme til patienterne. Vi havde 3 kritiske patienter i området.

...

21. Affald i form af emballage, plastikfolie, pap m.m. flyver ind i private haver.

...

23. En ældre beboer på S-vej er blevet overfuset da hun søndag aften klagede over voldsom støj i forbindelse med afrigning af ølanlæg og telte. ...

...

25. CRAA forsøger at handle med beboere om ikke at sætte lydafskaermning op – det er vel ikke acceptabelt for kommunen at CRAA forsøger at købe sig uden om personsikkerhed.

...

27. Grundejerforeningens CRAA udvalg var på et møde med Aarhus Kommune blevet lovet at beboere hvor lyd-modellen havde angivet der skulle afsættes lydafskaermning op skulle sige fra hvis de ikke ville have det – de skulle ikke sige til. Da de fleste er så trætte af alt vedr. CRAA ignoreres post desangående.

...

29. Flere biler i området er blevet påkørt. ...

...

32. Søndag den 29/5 efter løbets afslutning 18:15 måtte flere beboere vente over 1 time på at komme hjem fordi CRAA anvendte området om NWG til at læsse lastbiler. ...

..."

...

I en afgørelse af 22. november 2016 fra Natur- og Miljøklagenævnet fremgår, at klagenævnet afviste at realitetsbehandle klagerne over Aarhus Kommunes afgørelse af 1. marts 2016 om afholdelse af Classic Race Aarhus 2016, idet afgørelsen ikke længere var aktuel, fordi den konkrete begivenhed, afgørelsen omhandlede, var afsluttet. Afgørelsen indeholdt vejledning om indholdet af miljøbeskyttelseslovens § 101, stk. 1.

Den 21. december 2016 udstedte Aarhus Kommune i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3, en tilladelse til afholdelse af Classic Race Aarhus for årene 2017-2022.

Af tilladelsen fremgår blandt andet, at motorløbene i det enkelte år skulle afvikles fra fredag til søndag på tre datoer i maj og med start på opstilling ca. 10 dage før de enkelte løbs begyndelse. Det fremgår endvidere, at kørsel med formel 1 over de tre løbsdage kun måtte foregå 90 minutter i alt, og at det A-vægtede peak-niveau fra bilerne ikke måtte overskride 120 dB(A) på matriklerne ved omkringliggende beboelse.

Det fremgår endvidere, at et udkast til tilladelsen havde været sendt i partshøring til berørte parter dvs. 121 beboere (ca. 35 beboelser langs løbsstrækningen) og Strandvejens Grundejerforening i perioden fra den 2. december 2016 til den 19. december 2016, og afgørelsen indeholdt klagevejledning. Det fremgår herudover, at kommunen forholdt sig til de høringssvar, der var blevet sendt ind.

Aarhus Kommunes tilladelse af 21. december 2016 blev ved brev af 17. januar 2017 påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet af advokat **P**, som er en af sagsøgerne i sagen. Desuden klagede Strandvejens Grundejerforening over tilladelsen på vegne af fire af beboerne i området.

I en afgørelse af 29. januar 2018 fra Miljø- og Fødevareklagenævnet fremgår blandt andet følgende:

"AFGØRELSE

i sag om afholdelse af Classic Race Aarhus

Miljø- og Fødevareklagenævnet har truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, ¹ jf. miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 23.²

Miljø- og Fødevareklagenævnet ophæver Aarhus Kommunes afgørelse af 21. december 2016 om tilladelse til afholdelse af Classic Race Aarhus 2017-2022, og hjemviser sagen til fornyet behandling i kommunen.

...

Klagen til Miljø- og Fødevareklagenævnet

Afgørelsen er påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet af en omboende (klager 1) samt en grundejerforening på vegne af fire omboende (klager 2).

...

Sagens oplysninger

Sagen vedrører afholdelse af motorsportsløbet, Classic Race Aarhus, der har været afholdt en gang årligt (maj måned) siden 2010. Løbet, der strækker sig over 3 dage (fredag til søndag), afholdes i og omkring Mindeparken i Aarhus. Der deltager ca. 300 racerbiler og 40.000 gæster i arrangementet.⁴

...

Ved afgørelse af 21. december 2016 har Aarhus Kommune meddelt tilladelse til afholdelse af Classic Race Aarhus i årene 2017-2022. Aarhus Kommune har meddelt tilladelsen med henvisning til § 42, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven.

Det fremgår af afgørelsen, at Center for Miljø og Energi (CME) i Aarhus Kommune under arrangementet i 2014 foretog en række støjmålinger pga. klager over støjniveauet under arrangementet i 2013. Resultatet af støjmålingerne er beskrevet i et notat af 26. juni 2014. Det fremgår af notatet, at den højeste samlede støjbelastning blev målt til 87 dB (A), at den højeste maksimalniveau blev målt til 115 dB(A), at den højeste peakværdi, der blev målt til 136 dB(A), skyldtes eksplosioner i kammeret fra uforbrændt benzin ved nedbremsning fra en enkelt bil, og at den næsthøjeste peakværdi fra en anden bil blev målt til 134 dB(A).

Af afgørelsen fremgår desuden, at kommunen ud fra målingerne i 2014 fastslog, at løbet gav anledning til en støjbelastning på op til knap 140 dB(A), og at kommunen, i samråd med Embedslægen og på baggrund af guidelines fra WHO,⁵ har fastsat en støjgrænse til $L_{pA,peak}$ på 120 dB(A). Det anføres i afgørelsen, at støjgrænsen skal sikre, at ingen beboelse, der støder op til løbsstrækningen, udsættes for sundhedsskadelige støjniveauer.

[⁵Guidelines for Community Noise. World Health Organization 1999, kap. 3. Adverse health effects of noise. side 41.]

Videre fremgår af afgørelsen, at løbsarrangøren i efteråret 2014 på baggrund af målingerne udarbejdede en støjkortlægning i SoundPlan, og at støjkortlægningen viste, at det var muligt at overholde støjgrænsen på 120 dB(A) ved beboelserne langs banen under forudsætning af, at den mest støjende bil blev udelukket fra arrangement, at der blev ændret på banens udformning, og at der blev opsat støjskærme ved udvalgte matrikler. Aarhus Kommune foretog efterfølgende stikprøvemålinger ved beboelser under løbet i 2015 og 2016, der viste, at niveauet på 120 dB(A) peak ikke blev overskredet ved kørsel med den mest støjende bilklasse, Formel 1.

Det er i afgørelsen oplyst, at Aarhus Kommune har besluttet, at løbet fra og med 2016 skal have en tilladelse til afviklingen, idet der fortsat bliver udtrykt utilfredshed med den samlede støjbelastning fra arrangementet fra nogle naboers side.

Kommunen har i tilladelsen fastsat følgende vilkår:

- **Opstilling**

- Støjende arbejde i forbindelse med opstilling og nedtagning af banen og publikumsfaciliteter m.m. skal så vidt muligt placeres i dagtimerne.
- Støjende arbejde skal i aften- og natperioden udføres længst væk fra beboelse.
- Det er tilsynsmyndigheden, dvs. Aarhus Kommune, der afgør, hvorvidt der er tale om støjende aktiviteter.

- **Løbsafvikling**

- *Der må være løbsaktivitet i følgende tidsrum:*
 - *Fredag kl. 8.00 -18.30*
 - *Lørdag kl. 8.00 -18.30*
 - *Søndag kl. 8.00 - 18.30*
- *Opstart af motorer på deltagende biler er ikke tilladt udenfor ovennævnte tidsrum.*
- *Kørsel med Formel 1 må over de tre løbsdage kun foregå i op til 90 min. i alt.*
- **Lydniveau fra biler**
 - *Alle deltagende biler skal overholde DASU's støjgrænser ved standmåling, pt. iht. Reglement 296. CRAA skal, ved anmodning herom, kunne dokumentere resultatet af standmålingen for biler der har været udtaget til stikprøve. Jf. sædvanlig praksis fra DASU, skal ca. 25% af bilerne udtages til stikprøve.*
 - *Det A-vægtede peak-niveau fra bilerne, må ikke overskride 120 dB(A) på matriklerne ved omkringliggende beboelse.*
 - *Alle nabobeboelser, hvor der er risiko for overskridelse af støjvilkåret, skal tilbydes støjafskærmning, således at det fastsatte støjkrav kan overholdes ved de aktuelle beboelsers udendørs opholdsarealer.*
 - *Såfremt naboer ikke ønsker støjafskærmning anses støjkravet for overholdt.*
 - *CRAA skal foretage stikprøvemålinger af lydniveauet under arrangementet med henblik på at sikre overholdelse af ovennævnte peakniveau. Ved overskridelse skal den pågældende bil øjeblikkeligt udtages fra løbet. Måleposition og omfang aftales med CME.*
 - *Der skal foretages kontinuert måling under kørsel med Formel 1, da disse forventeligt er de mest støjende biler.*
 - *CME vil foretage stikprøver under løbet. Såfremt CME konstaterer en overskridelse, skal CRAA straks udtage bilen fra løbet. CRAA skal oplyse et telefonnummer til en person, der sikrer, at dette sker uden ophold. Målingerne vil blive foretaget af en person, der er certificeret til at lave lydmålinger.*
- **Lydniveau fra højttalere**
 - *Det skal sikres, at ophængte højttalere til speak mv. vendes væk fra beboelse.*
 - *Anvendelsen af højttalere skal holdes på et minimum, dvs. de må kun anvendes til information relateret tilløbene.*
 - *Højttalerne må ikke anvendes til reklamer eller musik.*

...

Miljø- og Fødevareklagenævnets bemærkninger og afgørelse

I Miljø- og Fødevareklagenævnets behandling af sagen har deltaget: formand Annette Nørby, landsdommerne Norman Cleaver og Henrik Twilhøj, samt de sagkyndige medlemmer Uffe Sønderhousen og Jesper Kjølholt.

Miljø- og Fødevareklagenævnets kompetence

Aarhus Kommune har truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3, hvorefter tilsynsmyndigheden kan give påbud om, at der skal foretages afhjælpende foranstaltninger over for idrætsanlæg, fritids-

klubber eller lignende fritidsaktiviteter, som medfører væsentlige støj-
lempelser for omgivelserne.

Det følger af miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 22, nr. 3, at afgørelser vedrørende forebyggelse og afhjælpning af forurening og støj, der er truffet af kommunalbestyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, såfremt afgørelsen vedrører idrætsanlæg, fritidsklubber eller lignende fritidsaktiviteter.⁶

Uanset bestemmelsen i § 22 kan der dog til Miljø- og Fødevareklagenævnet påklages afgørelser vedrørende kommunalt ejede eller kommunalt drevne anlæg, herunder anlæg hvor kommunalbestyrelsen har væsentlig indflydelse på tilrettelæggelsen af driften, jf. bekendtgørelsens § 23.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har på denne baggrund indledningsvist fundet anledning til at vurdere, hvorvidt miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3, er rette hjemmel for det meddelte påbud.

Kommunen henviser i afgørelsen til, at det i motorsportsvejledningen er anført,⁷ at motorsportsbaner, der ikke skal godkendes efter miljøbeskyttelseslovens § 33, skal reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3.

Det følger af motorsportsvejledningen, at:

En motorsportsbane er et anlæg til udøvelse af motorsport.

Den skal godkendes efter miljøbeskyttelsesloven, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- *Kørslen foregår udendørs på en anlagt eller afmærket bane eller indenfor et afgrænset areal,*
- *Kørslen er organiseret, eksempelvis i en klub, og*
- *Kørslen foregår mindst 5 dage pr. år.*

Hvis ikke alle betingelserne er opfyldt, skal banen ikke miljøgodkendes, men kommunalbestyrelsen kan regulere den pågældende bane med påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3 og efter anvisningerne i denne vejledning.

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker, at spørgsmålet om rette hjemmel for påbuddet beror på en fortolkning af lovens ordlyd, formål, forarbejder mv.

Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterer, at arrangementet Classic Race Aarhus afvikles således, at kørslen alene finder sted i 3 dage. Det må på denne baggrund være udelukket, at anse arrangementet som godkendelsespligtigt efter miljøbeskyttelseslovens § 33, jf. formuleringen af godkendelsesbekendtgørelsens bilag 2, pkt. H 201.

Efter en samlet vurdering af oplysningerne om Classic Race Aarhus Fond og karakteren af fondens virksomhed, herunder graden af den forurening, som det må antages, at fondens årlige motorløbsarrangementer påfører miljøet i Aarhus i et tættere bebygget område, finder

Miljø- og Fødevareklagenævnet, at Classic Race Aarhus er at betragte som erhvervsvirksomhed, jf. miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, og ikke en fritidsaktivitet, jf. § 42, stk. 3. Efter nævnets opfattelse burde Aarhus Kommune derfor have truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1.⁸

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker, at motorsportsvejledningens anvisninger ikke kan føre til et andet resultat, idet arrangementet må antages at være væsentligt mere belastende for miljøet end de fritidsaktiviteter, som vejledningen henviser til. Det kan således ikke antages, at vejledningens henvisning til § 42, stk. 3, er udformet med henblik på et motorsportsgadeløb som det omhandlede.

Idet mbl. § 42, stk. 1, således er rette hjemmel for påbuddet, har Miljø- og Fødevareklagenævnet kompetence til at behandle klagen over de fastsatte støjgrænser, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1.

I forhold til klagers eventuelle erstatningskrav bemærker Miljø- og Fødevareklagenævnet, at sådanne spørgsmål ikke reguleres af miljøbeskyttelsesloven, og at nævnet derfor ikke har kompetence til at behandle dette spørgsmål. Spørgsmålet må i stedet afgøres af domstolene.

Miljø- og Fødevareklagenævnets prøvelse

Det følger af § 11, stk. 2, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet, at nævnet kan begrænse sin prøvelse til de væsentligste forhold.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i denne klagesag fundet anledning til at behandle følgende forhold:

1. Det retlige grundlag - godkendelse, tilladelse eller påbud
2. Den fastsatte støjgrænse

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ikke fundet anledning til at tage stilling til sagens øvrige klagepunkter, jf. herved § 11 i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

1. Det retlige grundlag - godkendelse, tilladelse eller påbud

Det følger af godkendelsesbekendtgørelsens § 3, jf. bilag 2, punkt H 201, at udendørs motorsportsbaner og knallertbaner samt køretekniske anlæg, der anvendes 5 dage om året eller mere, skal godkendes efter miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1.⁹

Raceaktiviteterne (banekørsel) i forbindelse med Classic Race Aarhus strækker sig ifølge ansøgningen og Aarhus Kommunes tilladelse over 3 løbsdage (fredag til søndag).

Allerede af denne grund finder Miljø- og Fødevareklagenævnet, at arrangementet ikke kræver en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33. En eventuel regulering af de miljømæssige gener fra aktiviteten, herunder støjgener, skal derfor ske i form af et påbud med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42. Det er således ikke muligt for Aarhus Kommune at beslutte, at arrangementet skal have en tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven.

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker i øvrigt, at arrangementet heller ikke forudsætter en VVM-screening, jf. miljøvurderingsloven, idet der ikke er tale om en permanent væddeløbs- eller prøvekursbane for motorkøretøjer, jf. lovens bilag 2, pkt. 11, litra a.¹⁰

2. Den fastsatte støjgrænse

Kommunens tilladelse af 21. december 2016, der som ovenfor beskrevet reelt er at betragte som et påbud, er truffet på baggrund af naboklager over støjgener.

Kommunes afgørelse tillader et støjniveau fra bilerne på op til 120 dB (A) (A-vægtet peak-niveau) ved de omkringliggende beboelsesejendomme. Den samlede støjbelastning for en løbsdag er desuden angivet til 87 dB(A).

Der er ikke i motorsportsvejledningen fastsat vejledende støjgrænser for motorsportsløb eller motorsportskonkurrencer. Det er imidlertid Miljø- og Fødevareklagenævnets vurdering, at der er tale om en aktivitet, der utvivlsomt giver anledning til væsentlige støjgener for omgivelserne, og at der dermed er hjemmel til at udstede påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Nævnet lægger særligt vægt på, at der er tale om løbsafvikling i et beboelsesområde, at de foreliggende målinger indikerer et støjniveau fra bilerne med peakværdier på op til 136 dB (A), og at børn, ifølge WHO guidelines, risikerer varige høreskader selv ved kortvarig eksponering på 120 dB(A).

Yderligere bemærker nævnet, at den højeste samlede støjbelastning fra arrangementet er 87 dB (A), hvilket er betydeligt højere end Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for henholdsvis industri- og boligområder, der til sammenligning ligger på 70/45 dB (A) for hverdage og lavere for weekenddage i boligområder.

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker videre, at et påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, i dette tilfælde skal sikre, at omgivelserne ikke udsættes for unødigt støj. Hvis væsentlige støjulempere ikke kan afhjælpes, kan kommunen meddele forbud imod aktiviteten, jf. miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 4. Kommunen skal derfor, forud for meddelelsen af et påbud, vurdere, hvilket støjniveau der er miljø- og sundhedsmæssigt acceptabelt, ligesom det skal vurderes, hvorvidt det teknisk og økonomisk er muligt at nedbringe støjbelastningen fra aktiviteten. Kommunen skal desuden - på grundlag af en vurdering af projektet - finde det sandsynliggjort, at virksomheden kan indrettes og drives på en sådan måde, at det påbudte kan overholdes.

Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterer, at støjgrænsen på 120 dB (peak) er fastsat på baggrund af WHO's anbefalinger, som omtaler 120 dB som tærskel for høreskader for børn. Nævnet bemærker, at kommunen ved vurderingen af det miljømæssigt acceptable niveau skal foretage en afvejning af på den ene side ønsket og mulighederne for at gennemføre arrangementet og på den anden side hensynet til omgivelserne og den miljømæssige, herunder sundhedsmæssige, påvirkning heraf.

Miljø- og Fødevareklagenævnet finder endvidere, at fastsættelse af støjgrænser på så højt et niveau som i denne sag forudsætter en særlig begrundelse og stiller særlige krav til afgørelsens oplysnings- og vurderingsgrundlag.¹¹ Dette gælder i særlig grad, når løbsaktiviteten udføres i et beboelsesområde og ikke på en miljøgodkendt motorsportsbane. Der må endvidere stilles skærpede krav til beslutningsgrundlagets gennemsigthed som følge af kommunens involvering i arrangementet.

Det fremgår af sagen, at kommunen på baggrund af støjmålinger under løbsafvikling i 2014 samt en efterfølgende støjkortlægning lægger til grund, at en støjgrænse på $L_{pA,peak}$ på 120 dB(A) kan overholdes ved, at den mest støjende bil i 2014 udelukkes fra arrangementet, at banens udformning ændres, og at der opsættes støjskærme ved udvalgte matrikler. Som sagen er oplyst for Miljø- og Fødevareklagenævnet har hverken virksomheden eller kommunen imidlertid foretaget en teknisk og økonomisk vurdering af mulighederne for at foretage yderligere støjdæmpning.

Henset til de væsentlige støjgener, som omgivelserne udsættes for, er det Miljø- og Fødevareklagenævnets opfattelse, at sagen ikke er tilstrækkeligt oplyst til at kunne danne grundlag for en vurdering af, om den fastsatte grænseværdi er acceptabel, nødvendig og tilstrækkelig, herunder danne grundlag for fastsættelse af begrundede, entydige og kontrollerbare vilkår for aktivitetens gennemførelse samt egenkontrolvilkår til sikring af, at den fastsatte grænseværdi ikke overskrides. Aarhus Kommunes afgørelse af 21. december 2016 lider dermed af en væsentlig mangel, der fører til afgørelsens ugyldighed. Miljø- og Fødevareklagenævnet ophæver på denne baggrund afgørelsen og hjemviser sagen til fornyet behandling i Aarhus Kommune.

Ved den fornyede behandling af sagen, skal der udarbejdes en "miljømåling- ekstern støj" efter anvisningerne i bekendtgørelse nr. 914 af 27. juni 2016 om kvalitetskrav til miljømålinger (miljøkvalitetsbekendtgørelsen), bilag 4. Miljømålingen skal – udover at dokumentere den reelle støjbelastning – indeholde en teknisk og økonomisk vurdering af mulighederne for at gennemføre yderligere støjdæmpende tiltag.

Kommunen bør således ved den fornyede behandling af sagen bl.a. vurdere muligheden for etablering af yderligere støjværn og chikaner, tidsregulering af de mest støjende aktiviteter samt alternativer til den beskrevne støjdæmpning. Kommunen bør i denne forbindelse også vurdere, om den samlede støjbelastning for en løbsdag – som er angivet til 87 dB(A) – kan reduceres, ligesom kommunen bør vurdere, om støjgenerne fra brug af højtaleranlæg m.v. kan reduceres.

I vurderingen kan Aarhus Kommune inddrage tidligere års støjmålinger (stikprøve- og kontinuerte målinger) og erfaringer, herunder tidligere års erfaringer med udtagelse af biler, som ikke overholder grænseværdien. Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker dog, at Aarhus Kommune i den forbindelse bør forholde sig konkret til anvendeligheden af de foretagne målinger og SoundPlananalysen, herunder omfanget af målinger, det anvendte måleudstyr, målingernes usikkerhed og de udførende personers faglige kvalifikationer. Miljø- og Fødevarekla-

genævnet bemærker i den forbindelse, at notat af 26. juni 2014 "Lydmålinger ved CRAA 2014, rev.2" ikke lever op til retningslinjerne for hverken "Miljømåling- ekstern støj" eller "Orienterende støjmåling" i miljøkvalitetsbekendtgørelsens bilag 4 og Miljøstyrelsens orientering nr. 38 af 25. september 2007 om "Miljømåling eller Orienterende støjmåling".

Som led i den fornyede behandling af sagen bør kommunen desuden konsultere en lægefaglig ekspert med speciale i hørelse og høreskader og få en faglig vurdering af og udtalelse om, hvilket støjniveau der vil være acceptabelt ud fra et rent lægeligt/sundhedsmæssigt synspunkt. Det gælder både for så vidt angår arrangementets samlede støjbelastning og peak-værdier.

På baggrund af ovennævnte skal Aarhus Kommune foretage en vurdering af, hvorvidt de væsentlige støjgener i forbindelse med løbsafviklingen kan afhjælpes til et niveau, der er miljømæssigt – herunder sundhedsmæssigt – acceptabelt, og i givet fald påbyde vilkår, som sikrer, at støjgenerne for omgivelserne reduceres mest muligt, og at den fastsatte grænseværdi ikke overskrides.

Endeligt bemærker Miljø- og Fødevareklagenævnet, at det følger af det forvaltningsretlige bestemthedskrav, at påbuddet skal have en sådan endelighed og entydighed, at det umiddelbart er muligt at håndhæve dette. Bl.a. bør det af påbuddet udtrykkeligt fremgå, hvilke kvalitetskrav, der stilles til de påbudte egenkontrollmålinger, herunder krav til placeringen af målepunkterne og betydningen af måleusikkerheden. Nævnet hæfter sig desuden ved, at den nærmere placering af støjafskærmning ikke er konkretiseret i den påklagede afgørelse, og at afgørelsens vilkår rummer mulighed for det scenarie, at nogle beboere afviser opstilling af støjskærm, hvilket vil have konsekvenser for den støjbelastning, som øvrige naboer udsættes for.

Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse

Miljø- og Fødevareklagenævnet ophæver Aarhus Kommunes afgørelse af 21. december 2016 om tilladelse til afholdelse af Classic Race Aarhus 2017-2022, og hjemviser sagen til fornyet behandling i kommunen."

I en udtalelse af 7. marts 2018 fra Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin, som er indhentet af Aarhus Kommune, er følgende anført:

" ...

Vedrørende ønskede faglig vurdering af og udtalelse om, hvilket støjniveau der vil være acceptabelt ud fra et rent lægeligt/sundhedsmæssigt synspunkt for den samlede støjbelastning og peak-værdier ved Classic Race Aarhus

Ved et støjniveau på 87dB(LAeq, 8h) med peak niveauer op til 120 dB(A) vil over 50 % af de eksponerede være generet af støjen. Hos en mindre del af de eksponerede vil man kunne se forbigående hørenedsættelse som følge af impulsstøj, men man vil ikke forvente at de pådrager varig hørenedsættelse.

Man vil også kunne se mindre stigning i blodtryk og puls, men risikoen for alvorlige effekter på hjerte og kar vurderes at være lille.

..."

I et teknisk notat dateret den 10. april 2018, som er udarbejdet af DELTA – a part of FORCE Technology for Classic Race Aarhus, fremgår, at notatet indeholder et estimat på forventet støjbelastning ved relevante naboer til Classic Race Aarhus med og uden støjskærm i 2018 og belyser, hvilke teknisk-økonomiske muligheder, der var for at reducere støjen.

I konklusionen fremgår:

" ...

Med opsættelse af de nævnte støjskærme med en højde på 2,75 m vil peakstøjniveauet for de fleste naboer kunne holdes under 120 dB (110-120 dB) i zonen mellem støjskærm og huset, og peakstøjniveauet vil i de fleste tilfælde være endnu lavere, jo længere fra banen man opholder sig.

...

Det bør desuden bemærkes, at det forventes, at peakstøjniveauerne specielt for Formel 1 forventes overestimeret af forskellige årsager:

- De mest støjende biler er ikke med i 2018
- De højeste niveauer i 2014 skyldes eksplosioner i kammeret fra uforbrændt benzin, hvilket forventes afhjulpet bl.a. ved udelukkelse af den biltype, der primært var årsag til det
- Der vil under løbet blive foretaget egenkontrol i udvalgte målepunkter, og biler med et peakstøjniveau over 120 dB vil blive flagget ud

..."

Arrangøren indhentede desuden priser for støjskærme med en højde på henholdsvis 2.75 og 4.00 meter. Classic Race sendte disse overslagspriser til Aarhus Kommune den 14. april 2018.

Den 17. maj 2018 udstedte Aarhus Kommune i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, et påbud om driftsvilkår for Classic Race Aarhus 2018. Af påbuddet fremgår blandt andet, at løbet blev afviklet fra fredag til søndag, og at det A-vægtede peak-niveau for bilerne ikke måtte overskride 120 dB(A) på matriklerne ved omkringliggende beboelse.

Der fremgår herudover følgende:

" ...

• **Lydniveau fra biler**

○ ...

- Det A-vægtede peak-niveau fra bilerne må ikke overskride 120 dB (A) på matriklerne ved omkringliggende beboelse. Alle na-

bobeboelser skal tilbydes støjafskærmning, hvis det er en forudsætning for at det fastsatte støjkrav kan overholdes ved de aktuelle beboelsers udendørs opholdsarealer.

- ...
- CRAA skal måle lydniveauet under arrangementet med henblik på at sikre overholdelse af ovennævnte peakniveau. Ved overskridelse skal den pågældende bil øjeblikkeligt udtages fra løbet.
 - Der skal måles i 4 målepositioner kontinuert under hele arrangementet.
 - Målingerne skal foretages af et certificeret firma og dokumenteres som Miljømåling - ekstern støj, og udleveres til MTM.
 - Målepositioner aftales med MTM, når det er fastlagt, hvor der opsættes støjskærme.

...

• Lydniveau fra højtalere

- ...
- Lydniveauet fra højtalerne skal være så lavt som muligt, ved at anvende et distribueret lydsystem. MTM vil vurdere lydniveauet under arrangementet og kan anmode om at få det reduceret, hvis lyden vurderes at være uacceptabel høj.

...

Vurderingsgrundlag for Classic Race Aarhus

...

For at belyse støjniveauet for de omkringboende, foretog MTM en række lydmålinger under Classic Race Aarhus i 2014 (se bilag).

...

For at undersøge lydniveauet omkring banen, har arrangøren fået udarbejdet en støjkortlægning (se bilag). Kortlægningen viser, at det er muligt at holde lydniveauet under 120 dB(A) peak ved de fleste beboelser langs banen under forudsætning af, at der opsættes en støjskærm på 2,75 m.

...

Ved beboelser på C-vej skal højden på støjskærmen være 4-5 m for at holde niveauet under 120 dB(A) peak pga. niveauforskellen fra vejniveau til matriklerne.

Ovenstående er baseret på de mest støjende biltyper, dvs. Formel-biler og DTC. For flertallet af biltyperne holder niveauet sig under 115 dB (A) peak. I rapporten anføres det, at niveauerne formentlig er overestimeret.

...

Kortlægningen viser, at en støjgrænse på 120 dB(A) peak kan overholdes.

... Det er MTM's vurdering, at den markant øgede udgift til støjskærm ikke er i et rimeligt forhold til den resulterende støjreduktion på maksimalt 3 dB.

...

På baggrund af ovenstående er det MTM's vurdering, at en støjgrænse på 120 dB(A) peak er det maksimale niveau, der kan accepteres. ... Det er ikke muligt at reducere niveauet væsentligt på facaden i højden, men såfremt fx beboelsesrum på 1. sal holder vinduer ud mod løbsstrækning lukket sikrer dette, at niveauet også er overholdt indendørs, da lydisolationen i vinduer er af størrelsesordenen 20-40 dB. 120 dB(A) peak er et højt niveau, hvorfor ovenstående vurdering også er foretaget med baggrund i arrangementets nationale betydning og betydning som motorsportsevent for Aarhus.

..."

Det fremgår endvidere, at et udkast til tilladelsen havde været sendt i parts-høring til berørte parter (35 beboelser langs løbsstrækningen), Strandvejens Grundejerforening og Stefanshjemmet i perioden fra den 23. april 2018 til den 3. maj 2018, og afgørelsen indeholdt klagevejledning. Det fremgår herudover, at kommunen behandlede de høringssvar, der var blevet sendt ind, og at der var indkommet 13 ønsker om støjskærme.

I en udtalelse af 5. juni 2018 fra Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin, som er indhentet af Aarhus Kommune, er følgende anført:

"...

Vedrørende ønskede faglig vurdering af og udtalelse om, hvilket støjniveau der vil være acceptabelt ud fra et rent lægeligt/sundhedsmæssigt synspunkt for den samlede støjbelastning og peak-værdier ved Classic Race Aarhus

Ved et støjniveau på 87dB (LAeq, 8h) med peak niveauer op til 120 dB(A) vil over 60 % af de eksponerede være svært generet af støjen [1]. Ved impulsstøj på 120 dB(A) vil 10 % af de eksponerede have en forbigående stigning i høretærskel på ca. 15 dB, men man vil ikke forvente at de pådrager varig hørenedsættelse [2]. Ved udsættelse for mere en 85 dB(A) i dagtimerne vil man kunne forvente en forbigående stigning i blodtryk på ca. 5 mmHg [3].

..."

I en testrapport udarbejdet af DELTA – a part of FORCE Technology for Classic Race vedrørende måling af støj ved motorløbene i 2018 dateret den 21. juni 2018 fremgår, at målingerne blev foretaget i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 6/1984: "Måling af ekstern støj fra virksomheder". Af konklusionen fremgår, at det højeste registrerede peak-støjniveau var 117,6 dB, og at grænseværdien på 120 dB derfor aldrig blev overskredet i de anvendte målepunkter.

Af en yderligere testrapport udarbejdet af DELTA – a part of FORCE Technology for Classic Race vedrørende måling af støj ved løbet i 2018 dateret den 24. april 2019, fremgår at denne rapport erstatter rapporten af 21. juni 2018. Af konklusionen fremgår under overskriften "A-vægtede resultater", at det højeste registrerede peak-støjniveau var 117,6 dB, og at grænseværdien på 120 dB derfor aldrig blev overskredet i de anvendte målepunkter. Under overskriften "Lineære resultater" fremgår, at det højeste registrerede lineære peak-støjniveau var 123,3 dB.

Den 14. maj 2019 sendte Aarhus Kommune sine bemærkninger til advokat P
høringssvar vedrørende udkast til driftsvilkår for Classic
Race Aarhus 2019. Af kommunens brev fremgår blandt andet:

"Høringssvar: "...

I Delta Testrapport med en beregning af støj med en ny målemetode, som er udsendt af Dem med høring af driftsvilkår i 2019 kan det konstateres, at der har været 123,3 dB i formel 1 løbet om lørdagen i 2018, og hertil skal så lægges en usikkerhedsfaktor på 3,9 dB, således støjen reelt kan have været helt op til 127,2 dB, se rapport side 2 og 19.

Med kommunens måleresultater i 2018 har racerbilerne således i skjul kunnet overskride fastsatte støjgrænser med 8 dB, fordi der er anvendt forkert målemetode.

..."

Teknik og Miljøs bemærkninger:

Det er korrekt, at lydniveauet ved tidligere års arrangementer i praksis kan have været et peakniveau på op til 127,2 dB(Z)."

Den 11. juni 2018 klagede advokat P til Miljø- og Fødevarerklagenævnet over Aarhus Kommunes påbud af 17. maj 2018.

I Miljø- og Fødevarerklagenævnets afgørelse af 12. april 2019 anføres det:

"...

OPHÆVELSE af påbud om driftsvilkår til Classic Race Aarhus i Aarhus Kommune

Miljø- og Fødevarerklagenævnet har truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, jf. § 91, stk. 1.¹

Miljø- og Fødevarerklagenævnet ophæver Aarhus Kommunes afgørelse af 17. maj 2018 om påbud om driftsvilkår til Classic Race Aarhus, og hjemviser sagen til fornyet behandling.

...

2.1 Sagens forhistorie

Miljø- og Fødevareklagenævnet traf den 29. januar 2018 afgørelse om at ophæve Aarhus Kommunes afgørelse af 21. december 2016 om tilladelse til afholdelse af Classic Race Aarhus 2017-2022 og hjemviste sagen til fornyet behandling i kommunen.⁵ Aarhus Kommune havde i den ophævede afgørelse fastsat en støjgrænse på 120 dB(A) peak på de omkringliggende matrikler, og der var fastsat vilkår om, at der måtte være løbsaktivitet fredag, lørdag og søndag fra kl. 8.00 til kl. 18.30.

...

Miljø- og Fødevareklagenævnet fandt, at Aarhus Kommunes afgørelse led af en væsentlig mangel, idet sagen ikke var tilstrækkeligt oplyst til at kunne danne grundlag for en vurdering af, om den fastsatte grænseværdi var acceptabel, nødvendig og tilstrækkelig, herunder danne grundlag for fastsættelse af begrundede, entydige og kontrollerbare vilkår for aktivitetens gennemførelse samt egenkontrolvilkår til sikring af, at den fastsatte grænseværdi ikke overskrides.

...

2.3 Nye oplysninger under sagens behandling

Aarhus Kommune har den 5. juni 2018 indhentet endnu en udtalelse fra Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin.

...

3.2.2 Ad 2) Den fastsatte støjgrænse

Aarhus Kommunes afgørelse af 17. maj 2018 om påbud om driftsvilkår til Classic Race Aarhus fastsætter en støjgrænse for det A-vægtede peakniveau fra bilerne på 120 dB(A) på udendørs opholdsarealer på matriklerne ved omkringliggende beboelse (en peakstøj grænse). Der er ikke i motorsportsvejledningen fastsat vejledende støjgrænser for motorsportsløb eller motorsportskonkurrencer.⁸

Miljø- og Fødevareklagenævnet udtalte i sin tidligere afgørelse af 29. januar 2018, at fastsættelse af en peakstøjgrænse på 120 dB (A) og en samlet støjbelastning for en løbsdag på 87 dB (A) i et beboelsesområde forudsætter en særlig begrundelse og stiller særlige krav til afgørelsens oplysnings- og vurderingsgrundlag, og nævnet anbefalede at Aarhus Kommune, ved den fornyede behandling af sagen indhentede en lægefaglig vurdering af, hvilket støjniveau der kan anses for acceptabelt ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt.⁹

Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterer, at Aarhus Kommune i den påklagede afgørelse på ny har fastsat en peakstøjgrænse på 120 dB(A), og at de foreliggende udtalelser fra Embedslægen, der henviste til WHO's "Guidelines for Community Noise",¹⁰ nu er suppleret af to udtalelser fra Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin.

[¹⁰ *Guidelines for Community Noise, World Health Organization, 1999.*]

Aarhus Kommune har i afgørelsen vurderet, at de pågældende udtalelser dokumenterer, at en peakstøjgrænse på 120 dB(A) er sundhedsmæssigt acceptabel. Kommunen har desuden vurderet, at hensynet til gennemførelsen af arrangementet med et støjniveau på 120 dB (A) peak vejer tungere end hensynet til omgivelserne og den miljømæssige, herun-

der sundhedsmæssige, påvirkning heraf, og at det ikke er nødvendigt (proportionalt), at nedbringe støjniveauet yderligere.

Miljø- og Fødevareklagenævnet finder, at den fastsatte peakstøjgrænse på 120 dB (A) ikke er sundhedsmæssigt acceptabel, og at dette er en væsentlig mangel ved afgørelsen. Nævnet ophæver derfor Aarhus Kommunes afgørelse og hjemviser sagen med henblik på, at kommunen fastsætter en lavere peakstøjgrænse for arrangementet.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ved vurderingen lagt vægt på, at den af Aarhus Kommune fastsatte peakstøjgrænse på 120 dB(A) overskrider, hvad der på baggrund af WHO's anbefalinger må antages at være sundhedsmæssigt acceptabelt.

Det følger af WHO's anbefalinger, at grænsen for varige høreskader er 140 dB peak for voksne og 120 dB peak for børn.¹¹

[¹¹ *Guidelines for Community Noise, World Health Organization, 1999, kapitel 3, afsnit 3.2. Noise-induced hearing impairment.*]

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker, at WHO's anbefalinger er baseret på ikke-vægtede støjgrænser (dB), og at den fastsatte A-vægtede peakstøjgrænseværdi på 120 dB(A) vil indebære en højere støjbelastning end 120 dB peak, idet en A-vægtning er ensbetydende med, at bidraget fra visse frekvenser dæmpes.

Miljø- og Fødevareklagenævnet finder endvidere, at vægtningen dB(A) ikke er egnet til at fastsætte og måle så høje peakniveauer, som det er tilfældet i denne sag, idet det ikke kan udelukkes, at de frekvenser, der dæmpes i en A-vægtning af støjbelastningen, kan være skadelige ved så høje lydtryk. I overensstemmelse hermed fremgår det af WHO's anbefalinger,¹² at A-vægtning er en frekvensafhængig korrektion, der anvendes til at korrigere en målt eller beregnet lyd af moderat intensitet, så den svarer til ørets varierende sensitivitet overfor forskellige frekvenser.

[¹² *Environmental Noise Guidelines for the European Region World Health Organization, 2018, Glossary of acoustic terms.*]

Vedrørende de foreliggende lægefaglige udtalelser bemærker Miljø- og Fødevareklagenævnet, at hverken Embedslægen eller Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin, synes at have forholdt sig til betydningen af, at den fastsatte peakstøjgrænse er A-vægtet, ligesom nævnet konstaterer, at de indhentede udtalelser fra Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin, ikke tager højde for påvirkningen af forskellige befolkningsgrupper. Nævnet bemærker, at det følger af WHO's anbefalinger, at visse grupper af befolkningen, herunder børn, er mere følsomme over for støj end andre.¹³ og at dette, henset til at arrangementet finder sted i et beboelsesområde i dagtimerne i en weekend, bør indgå i vurderingen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ikke bemærkninger til Aarhus Kommunes afvejning af hensynet til gennemførelsen af arrangementet

overfor hensynet til omgivelserne eller vurderingen af, hvorvidt det er nødvendigt (proportionalt) at nedbringe støjniveauet yderligere. Dog bemærker nævnet, at fastsættelsen af en ny lavere støjgrænse vil nødvendiggøre, at der udarbejdes en ny teknisk og økonomisk redegørelse for mulighederne for at gennemføre støjdæmpende tiltag.

3.3 Ad 3) Støjdokumentationen

Idet Miljø- og Fødevareklagenævnet hjemviser sagen med henblik på, at Aarhus Kommune fastsætter en ny peakstøjgrænse for arrangementet, skal der i forbindelse med den fornyede behandling af sagen udarbejdes en "Miljømåling - ekstern støj" efter anvisningerne i bekendtgørelse nr. 974 af 27. juni 2018 om kvalitetskrav til miljømålinger, bilag 4.

Miljømålingen skal dokumentere, at den meddelte støjgrænse kan overholdes. Nævnet bemærker, at støjberegningerne skal foretages således, at resultaterne kan sammenlignes med de fastsatte støjvilkår, og at der således i disse skal anvendes samme vægtning.

Aarhus Kommune skal desuden i påbuddet fastsætte vilkår om, hvornår støjgrænsen kan anses for overholdt. Nævnet bemærker, at det ved fastsættelse af en peakstøjgrænse, der er tæt på det niveau, som ifølge WHO er skadeligt for hørelsen, bør fremgå af vilkåret, at støjgrænsen kun kan anses for overholdt, når det målte støjniveau tillagt måleusikkerheden ikke overstiger denne.

...

Aarhus Kommune udstedte den 14. maj 2019 driftsvilkår for Classic Race 2019. Heraf fremgår blandt andet, at det Z-vægtede peak-niveau for bilerne ikke måtte overskride 120 dB(Z) på matriklerne ved omkringliggende beboelse.

I driftsvilkårene er herudover blandt andet anført:

"Driftsvilkår til Classic Race Aarhus 2019

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø (MTM) meddeler hermed driftsvilkår vedrørende lyd og støj i medfør af § 42, stk. 1 i miljøbeskyttelseslovens¹ ved afholdelse af Classic Race Aarhus (CRAA) i og omkring Mindeparken den 17. - 19. maj 2019.

Afgørelsens vilkår er som anført herunder:

...

Lydniveau for biler

- ...
- Det Z-vægtede peakniveau fra bilerne, må ikke overskride 120 dB(Z) på matriklerne ved omkringliggende beboelse.
- ...
- CRAA skal måle lydniveauet under arrangementet med henblik på at sikre overholdelse af nævnte peakniveau. Ved overskridelse af peakniveauet skal den pågældende bil øjeblikkeligt udtages fra løbet.

- Såfremt det ikke er muligt at identificere den enkelte bil, skal heatet afblæses.
- Ved kontrolmåling af peakniveauet betragtes det som en overskridelse, hvis måleværdien er større end støjgrænsen fradraget måleusikkerheden (3,9dB), dvs. 116,1 dB(Z).

...

Baggrund

Classic Race Aarhus er et årligt tilbagevendende arrangement, som afholdes omkring Mindeparken. Arrangementet blev afholdt første gang i 2010, og har siden hvert år strakt sig over 3 løbsdage. Arrangementet har stor betydning for Aarhus, men er også et løb af national betydning. Arrangementet tiltrækker årligt op mod 42.000 gæster og er et af Danmarks største bilevents.

...

MTM har i afgørelse af 17. maj 2018 tidligere givet driftsvilkår mht. lyd og støj ved afholdelse af Classic Race Aarhus. Afgørelsen blev påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som med afgørelse af 12. april 2019 har ophævet afgørelsen og hjemsendt den til fornyet behandling (Sagsnr. 18/05145). Af klagenævnets afgørelse fremgår bl.a. følgende:

- Den tidligere fastsatte støjgrænse på 120 dB(A) peak er ikke sundhedsmæssigt forsvarlig, hvorfor der skal fastsættes en lavere støjgrænse for arrangementet.
- Den nye støjgrænse skal baseres på lineære peak-niveauer (Z-vægtning).
- Da visse grupper af befolkningen, herunder børn, er mere følsomme over for støj end andre, og henset til at arrangementet finder sted i et beboelsesområde i dagtimerne i en weekend, skal dette indgå i vurderingen.
- Der skal udarbejdes en ny teknisk økonomisk redegørelse for mulighederne for at gennemføre støjdæmpende tiltag.
- I forbindelse med udarbejdelse af en ny støjgrænse, skal det dokumenteres at støjgrænsen kan overholdes.
- Der skal fastsættes vilkår om hvornår støjgrænsen kan anses for overholdt under hensyntagen til måleusikkerhed.

...

Fastsættelse af støjgrænse

MTM har i tidligere driftsvilkår, angivet en støjgrænse, $L_{p^{A,peak}}$, på 120 dB(A). Denne støjgrænse blev bl.a. fastsat på baggrund af en lægefaglig vurdering fra Arbejdsmedicinsk Klinik, Aarhus Universitetshospital.

På baggrund af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse skal der fastsættes en lavere støjgrænse. Jf. Miljø- og Fødevareklagenævnet, må en støjgrænse ikke overskride hvad der på baggrund af WHO's anbefalinger antages at være sundhedsmæssigt acceptabelt. Jf. WHO's anbefalinger bør det lineære peakniveau ikke overskride 120 dB(Z) for børn.

Peakstøjgrænsen fastsættes derfor til 120 dB(Z) jf. ovenstående

I den reviderede målerapport, der er modtaget d. 24. april 2019 og baseret på målingerne fra 2018, ses det, at det maksimale lineære peak-niveau er 123,3 dB(Z). Ved at ændre støjgrænsen til at være Z-vægtet får man derfor en skærpelse af støjgrænsen ift. tidligere år.

...

Ved fastsættelse af et peakstøjgrænse på 120 dB (Z) er der tale om et sundhedsmæssigt acceptabelt støjniveau.

Fastsættelse af krav om yderligere støjreduktion, herunder af hensyn til en reduktion af de gener arrangementet medfører for naboerne tilløbsstrækningen, skal således holdes op imod den gevinst løbet er for byen.

Aarhus Kommune har siden vedtagelsen af kommunens eventstrategi i oktober 2014 arbejdet på at positionere Aarhus som en aktiv og unik eventby. Aarhus var europæisk Kulturhovedstad i 2017, og det er lykkedes at tiltrække og udvikle en række attraktive events på internationalt niveau. Som det fremgår af eventstrategien, er det en klar politisk prioritering i Aarhus Kommune, at der skal være et betydeligt antal af forskelligartede events, der medvirker til at skabe en levende by, og som understøtter byens vækst og udvikling.

...

Under hensyn til at arrangementet gennemføres delvist i et beboelsesområde i dagtimerne i en weekend er Aarhus Kommune indstillet på, at det skal undersøges nærmere, hvorvidt det er muligt at begrænse støjpåvirkningen i disse områder yderligere.

Det er dog ikke muligt at foretage en kvalificeret vurdering af dette inden arrangementets afholdelse den 17. – 19. maj 2019, da det afhænger af en teknisk redegørelse, som først skal udarbejdes.

Henset særligt til arrangørens fremskredne planlægning af og investering i arrangementet, i tiltro til Aarhus Kommune afslutning af 17. maj 2018, sammenholdt med den meget korte periode fra Miljø- og Fødevareklagenævnets afslutning af 12. april 2019 og til arrangementets afholdelse, vurderer Aarhus Kommune ikke, at det på det foreliggende grundlag vil være proportionalt at stille krav om yderligere reduktion af støjbelastningen i forhold til arrangementet i 2019.

...

Støjreducerende tiltag

I den tidligere udarbejdede teknisk/økonomiske redegørelse (se bilag) er der alene beregnet A-vægtede peakniveauer, hvorfor kortlægningen af støjudbredelsen fra arrangementet ikke viser, om en støjgrænse på 120 dB(Z) peak kan overholdes. I forhold til en ændring af grænseværdien, ændrer dette dog ikke ved konklusionerne for så vidt angår effekten af de støjdæmpende foranstaltninger. I forhold til ændringen fra A-vægtning til Z-vægtning mv., kan en vurdering af konsekvenserne heraf ses i næste afsnit omkring overholdelse af støjgrænsen.

...

Partshøring

...

Den væsentligste gennemgående kommentar i høringssvarene er:

- Hvorfor følger Aarhus Kommune ikke klagenævnets afgørelse og sænker støjgrænsen fra 120 dB. En ændring fra A- til Z-vægtning imødekommer kun kravet til målemetode.

Det er Teknik og Miljøs opfattelse, at den foreliggende afgørelse følger klagenævnets afgørelse af 12. april 2019.

Vi har således i overensstemmelse med klagenævnets anvisninger ændret peakstøjgrænsen og indregnet usikkerheden."

Det fremgår endvidere, at et udkast til tilladelsen havde været sendt i parts-høring til berørte parter (35 beboelser langs løbsstrækningen/100 personer), Strandvejens Grundejerforening og Stefanshjemmet i perioden fra den 26. april 2019 til den 6. maj 2019, og afgørelsen indeholdt klagevejledning. Det fremgår herudover, at kommunen behandlede de høringssvar, som blev sendt ind.

I en testrapport udarbejdet af DELTA – a part of FORCE Technology for Classic Race vedrørende måling af støj ved løbet i 2019 dateret den 29. august 2019 anføres blandt andet, at målingerne blev foretaget i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 6/1984: "Måling af ekstern støj fra virksomheder".

Af rapportens konklusionen fremgår følgende:

"...

9.3 Lineære peakstøjniveau, $L_{p,peak}$

...

Det højeste registrerede lineære peakstøjniveau var 120,3 dB ("Youngtimer") for målepunkter bag en støjskærm, mens at det højeste registrerede lineære peakstøjniveau var 135,8 dB ("Formel 1") for målepunkt 3, der ikke var placeret bag en støjskærm, og dermed ikke skal overholde støjgrænsen på 116,1 dB, jævnfør afsnit 3 "Støjgrænser".

"...

Den 7. juni 2019 klagede advokat P til Miljø- og Fødevarerklagenævnet over Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019.

I en afgørelse af 8. november 2019 fra Miljø- og Fødevareklagenævnet fremgår, at klagenævnet afviste at realitetsbehandle klagen over Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019, idet afgørelsen ikke længere var aktuel, fordi den konkrete begivenhed, afgørelsen omhandlede, var afsluttet.

I en afgørelse af 10. december 2019 udstedte Aarhus Kommune de endelige driftsvilkår for kommende Classic Race.

Det anføres heri, at støjgrænsen blev fastsat til 117 dB(Lz,peak), idet den tidligere fastsatte støjgrænse på 120 dB(A) ikke var sundhedsmæssigt forsvarlig, og at der derfor skulle fastsættes en lavere støjgrænse for løbet.

Den 2. januar 2020 blev der klaget over Aarhus Kommunes afgørelse af 10. december 2019 til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Den 12. maj 2021 traf Miljø- og Fødevareklagenævnet afgørelse i sagen. Af afgørelsen fremgår blandt andet følgende:

”Ikke medhold i klage over påbud om driftsvilkår til motorsportsløb i Aarhus Kommune

Miljø- og Fødevareklagenævnet har truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, jf. § 91, stk. 1.¹

Miljø- og Fødevareklagenævnet giver ikke medhold i klage over Aarhus Kommunes afgørelse af 10. december 2019 om påbud om driftsvilkår til Classic Race Aarhus.

...

1. Klagen til Miljø- og Fødevareklagenævnet

...

Klager har navnlig anført, at

- afgørelsen er ugyldig som følge af inhabilitet,
- afgørelsen er ugyldig, idet der burde være gennemført en miljøvurdering (VVM) for Classic Race,
- Aarhus Kommune ikke har efterlevet Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019, og
- der bør gælde en støjgrænse på 77 dB for løbet.

...

3.2.3 Ad 3) Den fastsatte peakstøjgrænse

...

Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterer, at Aarhus Kommune i den påklagede afgørelse har fastsat krav om, at det lineære peakniveau (Lz,peak) fra bilerne ikke må give anledning til overskridelse af peakstøjgrænsen på 117 dB(Z) på matriklerne ved omkringliggende beboelser.

Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterer, at en Z-vægtning svarer til en lineær støjmåling, der dokumenterer støjen uden vægtning. Peak-

støjgrænsen på 117 dB(Z) er derfor sammenlignelig med de af WHO anførte grænser, som er angivet i dB, dvs. uden vægtning af frekvenser.

Miljø- og Fødevareklagenævnet finder, at en peakstøjgrænse på 117 dB(Z) er sundhedsmæssigt acceptabel, idet peakstøjgrænsen indebærer en lavere støjbelastning end den af WHO anbefalede peakstøjgrænse på 120 dB, som ifølge WHO er den nedre grænse for varige høreskader for børn. Nævnet vurderer, at der med en peakstøjgrænse, der er lavere end 120 dB, er taget højde for sårbare grupper generelt, idet anbefalingen om en peakstøjgrænse på 120 dB er baseret på børns hørelse, og børn er en gruppe af befolkningen, der er mere følsom over for støj end andre ifølge WHO's anbefalinger. Nævnet har særligt lagt vægt på, at der i påbuddet er fastsat krav om, at det ved kontrolmåling af peakstøj niveauet betragtes som en overskridelse, hvis måleværdien er større end peakstøjgrænsen fradraget måleusikkerheden.

...

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ikke bemærkninger i øvrigt til Aarhus Kommunes afvejning af hensynet til gennemførelsen af arrangementet over for hensynet til omgivelserne."

Forklaringer

M J C og vidnerne Y L R D har afgivet forklaring.

M har forklaret, at han siden 2003 har boet på O-vej 16. Han er professor i medicin og læge på Aarhus Universitetshospital.

Han bor inden for den cirkel, der udgør racerbanen, hvor Classic Race afholdes. Hans adgang til sin ejendom er begrænset i de perioder, hvor der sker opsætning til eventet, hvor løb afvikles, og hvor der sker nedtagning af det opsatte. Han kan i den periode, hvor løb afvikles, ikke gå gennem Mindeparken. Han kan kun komme til ejendommen ved at krydse racerbanen.

Han skrev et læserbrev, som den 29. maj 2015 blev bragt i Jyllandsposten. Det er det eneste læserbrev, han nogensinde har skrevet. Han skrev læserbrevet, da det blev klart for ham, at Classic Race ville være en årlig tilbagevendende begivenhed, og da han ikke følte, at hans henvendelser til kommunen blev besvaret ordentligt.

I de perioder, hvor løb blev afviklet, skulle han gennem adgangskontrol for at komme til sin ejendom. De første år, hvor eventet blev afholdt, skulle han bruge et særligt identifikationskort med sit billede på, og han måtte derfor indsende et billede af sig selv til løbsarrangørerne. I forbindelse med løbene i de senere år, har han – for at komme til sin ejendom – skullet fremvise et særligt armbånd,

hvilket kunne være et problem for ham at bære under sit arbejde som kirurg, hvor han ofte skal arbejde sterilt.

Han oplevede, at en stor mand i militæruniform, der stod ved den sluse, han skulle gennem for at krydse banen, i et tilfælde, hvor han gerne ville krydse banen for at komme hjem, sagde, at han skulle "falde ned" og truede ham med, at han vil blive fjernet fra området. Da der efter mandens opfattelse endelig blev lejlighed til at krydse banen, sagde manden, at han "bare kunne fise over". Det var en ydmygende oplevelse. De gæster, han skulle have på besøg, skulle samme vej for at komme til hans ejendom. Til brug for gæster fik han udleveret otte armbånd, gæsterne kunne bruge for at få adgang til det område, hvor hans hus ligger, og han oplevede det som en begrænsning i sin adgang til at få gæster. Hans læserbrev opridser en række delelementer, som samlet udgjorde store gene. Under eventet var området meget belastet af kørsel med forskellige entreprenørmaskiner, og der blev spillet høj musik i parken. Han kunne endvidere ikke se ud fra sit hus på grund af støjværn. Det hele varede det meste af maj hvert år.

Han følte, at kommunen tog meget hensyn til Classic Race-eventet på bekostning af borgerne, og denne følelse blev bestyrket af, at borgmesteren blev fotograferet i en racerbil i forbindelse med en promovning af eventet. Hans ejendom er beliggende ved et 100 graders sving på racerbanen, og der var voldsom larm fra racerbilernes nedbremsninger og efterfølgende accelerationer ud af svinget. Hertil kommer, at der også opstod brag fra racerbilernes udstødningsrør, når uforbrændt benzin eksploderede. Det hamrede løs, og der var fyldt med røg i haven.

I en periode på seks dage i forbindelse med hvert event havde han ikke mulighed for at køre sin bil til sin ejendom. I disse perioder måtte han parkere et stykke vej fra sin ejendom, fx længere nede af **O-vej** men også det kunne være problematisk på grund af stor aktivitet i området. Han måtte sommetider parkere op til 500 meter fra sit hus. Det kunne indebære, at han måtte gå flere gange, hvis han havde meget med sig, som skulle bringes mellem ejendommen og bilen. Adgangsforholdene på cykel var også besværliggjort af afspærringer.

I 2015 blev han overtalt til ikke at få opsat et støjværn, hvilket han fortrød, for der var en voldsom larm. Han har siden haft støjværn. Der blev først opsat støjværn mod **O-vej** men det larmede lige så meget fra løbsstrækningen langs Kongevejen. I 2021 fik han en 4 meter høj væg, som dækkede hele hans hjørnegrund ud til vejen. Han kunne i den periode ikke nyde sin udsigt. I 2016 rejste de til Paris i perioden, hvor eventet fandt sted, i erkendelse af, at gener ikke kunne undgås. Han er hvert år blevet spurgt flere gange, om det var nødvendigt med støjværn, men som han husker det, blev han ikke tilbudt penge.

Generne inde i huset var forfærdelige. Man kunne ikke føre en samtale på grund af støj, og der var også lugt fra dæk- og benzinforbrænding, hvilket en dag førte til, at hans hustru fik kvalme. Han var som kræftlæge bekymret over de helbredsmæssige effekter af partikler, som racerbilerne udledte, hvilket han nævnte for kommunen og bad dem undersøge nærmere. D

svarede, at der i perioderne under eventet var mindre almindelig trafik, og der ikke var nogen grund til at undersøge dette yderligere, fordi reduktionen af den almindelige trafik udlignede effekten fra racerløbet. Han var overrasket over, at der ikke blev stillet krav til løbet de første år. I de første år, eventet fandt sted, udviklede han kronisk tinnitus, hvilket nok navnlig skyldes støj fra formel 1-bilerne. Han er udredt for tinnitus, og han har dokumentation herfor. Han kan ikke vurdere, om støjværet har haft nogen effekt.

Han har været forskånet for affald i sin have, nok navnlig fordi huset har været helt afskærmet af støjværet. Han har ikke på noget tidspunkt klaget til politiet over eventet. Han har ikke overvejet at leje sin have ud til Classic Race, fordi han ikke ville stille sin have til rådighed. I hvert af årene, hvor løb blev kørt, har han i løbsperioden fra fredag til søndag, alene arbejdet fredage, men ikke lørdage og søndage. Det kunne dog ske, at han blev tilkaldt i weekenden. Han har en enkelt gang, i forbindelse med at han skulle rejse til Paris, gjort brug af den VIP-kørselsordning, der omtales i et brev af 30. april 2019 fra Classic Race til naboerne til løbet. Han har derudover ikke gjort brug af ordningen, navnlig fordi det – trods besvær – som regel er lykkedes ham at bruge sin egen bil. Han kan ikke mindes, at han har brugt den hotline, der også er nævnt i brevet.

Efter hans opfattelse fordobles lydenergien for hver 3 decibel, selvom øret måske ikke vil kunne sanse en forskel på op til 10 decibel. 120 decibel er det, man kalder smertegrænsen.

C har forklaret, at han er investeringsdirektør og bestyrelsesmedlem i forskellige virksomheders bestyrelser. Han bor på adressen N-vej 11, som ligger oven for eventets målområde på O-vej. Han er overrasket over, at han ikke er blevet inddraget i høringerne fra kommunen, inden kommunen gav tilladelse til eventet. Støjen fra racerbilerne kommer direkte op i hans have og til hans hus, der ligger på en skrænt.

Han har været udsat for adgangskontrol, som særligt de første år var varetaget af personer, der ikke kendte begrænsningerne i deres beføjelser. Han har ikke kunnet have gæster i de perioder, hvor der blev kørt løb eller i de perioder, hvor der skete opstilling til eventet og nedtagning. Der var i disse perioder meget aktivitet i området, hvilket gjorde det næsten umuligt at komme til hans ejendom. Problemet var navnlig at komme ind i den ring, der udgjorde racerbanen. Han har aldrig fået tilbudt støjværet, fordi kommunen – på grund af hans ejendoms placering – ikke har anset ham for berettiget hertil. Der har ikke været

opstillet støjværn i det område på S-vej som hans hus vender ned mod. Hans hustru var nødt til at flytte fra ejendommen. Han kunne heller ikke se fjernsyn, fordi signalet blev afbrudt af den elektronik, som var opsat fx til kommunikation. Det oplyste den udbyder af tv-signaler, som han bruger. Han opholdt sig ikke i haven på grund af støj, og støjen var meget voldsom. Han har de seneste år haft begyndende tinnitus, men han kan ikke bevise, at det skyldes Classic Race. Han udsætter sig ikke for andre støjende aktiviteter som fx koncerter.

Arbejdet med opsætning og nedtagning til eventet startede tidligt kl. 6 om morgenen og sluttede først omkring midnat på de dage, hvor arbejdet foregik. Der var meget støj også i disse perioder, og han har klaget til kommunen over det. Han har ikke fået svar fra kommunen, og han er frustreret over, at kommunen ikke vil indgå i en dialog om løbet. Han mener, at kommunen har tilsidesat gældende regler og forvaltningsetik, da han ikke er blevet orienteret eller hørt. I de tilfælde, hvor han blev hørt, har han kun fået frist på en uge til at svare. Kommunen har ikke været interesseret i kommunikation.

Han mener, at lovgivningen er blevet overtrådt i forbindelse med afholdelse af eventet, herunder når man har prioriteret at få biler ud og ind af løbsområdet på bekostning af, at beboerne i området ikke kunne få adgang. Han kunne under eventet godt komme til og fra sin ejendom, men med forsinkelse. Han har oplevet, at han har skulle holde i sin bil og vente i 45 minutter på at komme ind i det område, hvor hans ejendom er beliggende, selv om han kom på det tidspunkt, han havde fået anvist. Han forstår ikke, at der blev givet tilladelse til løbet, når det var sundhedsskadeligt.

Han har kun været udsat for generne i 2015, fordi han og hans hustru var bortrejst de andre år, hvor eventet fandt sted. Han oplevede dog gener ved opstilling og nedtagning hvert år.

E har forklaret, at han bor på C-vej på hjørnet ned mod S-vej. Han bor inde i den ring, der udgør racerbanen. Han er uddannet arkitekt og har ejet en virksomhed, som han har solgt. Han rådgiver nu skadelidte om erstatning i forbindelse med brandskader.

Han har været hjemme på sin ejendom i alle de perioder, hvor Classic Race blev afholdt, og det har været generende, at han skulle identificere sig for at komme til og fra sin ejendom, fordi han ikke ville gå med armbånd. Det er vanskeligt at have gæster under Classic Race. Når han fik gæster, måtte han gå ca. 500 meter til en af eventområdets indgange for at hente gæsterne, og hvis han havde mere end seks gæster, skulle de yderligere gæster betale entré for at komme ind det område, hvor hans ejendom er beliggende.

Han var i de perioder, hvor eventet fandt sted, nødt til at parkere et stykke væk fra sin ejendom, og det kunne på grund af alle de besøgende ved eventet være svært at finde parkeringspladser. Indimellem måtte han parkere op til en kilometer fra sin ejendom. Når han skulle hjem, skulle han gå over en stor gangbro.

For nogle år siden – vistnok i 2016 – fik han tinnitus, hvilket blandt andet skyldtes støjen fra racerbilerne, som bremsede ned og accelererede ved hjørnet ved hans ejendom. Han købte en støjmåler, og han målte på sin grund støj på op til 137 decibel. Han fik på et tidspunkt stillet et støjværn op omkring sit hus, selvom arrangørerne af Classic Race tilbød ham penge for ikke at kræve støjværn. Der var en af hans naboer, som deltog i Classic Race, og som holdt fester under eventperioden. Naboen modsatte sig, at han skulle have støjværn, fordi naboen gerne ville have udsyn til løbene. Det førte til, at han indvilligede i, at der ikke blev stillet støjværn op længere end til skel. Han har målt støj på op til 124 decibel inde i sit hus, selvom han har støjisolerende vinduer i stueetagen. Man kunne ikke se fjernsyn eller føre en samtale i den støj. Han kunne heller ikke opholde sig i sin have, selvom han brugte høreværn. Han mener, at hans tinnitus stammer fra støjen fra Classic Race, idet den opstod i forbindelse med et løb. Der var støj om aftenen og om natten i de perioder, hvor løb blev kørt. Under opstillingen til eventet var der også adgangsmæssige begrænsninger. Det hele stod på i næsten 3 uger.

Der var en tribune ved eventets målområde, som vendte direkte op mod hans hus således, at tilskuerne – et par hundrede – kunne se direkte ind på hans ejendom, hvilket man kan se på nogle af de billeder, der indgår i sagens bilag. Man kan se, at de tilskuere, der sad på tribunen, havde frit udsyn direkte ind i hans have og også hans stue. Det var ubehageligt. Der var også en gangbro, som var ført tæt op af hans grund, hvilket også ses på et billede, og der blev smidt affald fra gangbroen ned på hans grund. Der var udsyn ned i hans have fra broen, hvor der dagligt færdedes flere tusinde personer. Det tog et par dage at rydde op i haven, hvilket han selv gjorde.

Han har henvendt sig til arrangørerne bag Classic Race omkring generne, men han fik indtryk af, at de var ligeglade. Han har også henvendt sig til kommunen, men det fik han heller ikke noget ud af.

Det har ikke hjulpet ret meget at sætte støjværn op. Den effekt, han kunne måle i sin have, var en reduktion på 2 decibel. Han fik et endnu højere støjværn i 2021. Indbliksgenerne var de samme i 2021 uanset det højere støjværn.

Støjen fra løbene blev værre og værre med årene. De har været bortrejst fra deres ejendom hvert år under nogle af de dage, hvor eventet fandt sted. Han oplevede, at han havde problemer med adgangsforhold hvert år. Han har ikke gjort brug af den VIP-kørselsordning, der omtales i et brev af 30. april 2019 fra Clas-

sic Race til naboerne til løbet. Han har nok to gange prøvet at bestille kørsel med ordningen, men ventetiden var uacceptabel. Han har talt med sin læge om sin tinnitus, og lægen har oplyst, at den nok stammer fra støjen fra Classic Race. Han har en konstant hyletone, hvilket generer ham. De målinger, han har foretaget, er sket med håndholdt måleudstyr. Han har erfaring med måleudstyr fra sit arbejde. Resultaterne fra de målinger, han foretog, stemte med målingerne fra de opsatte målere.

Han kan ikke høre den almindelige morgentrafik på S-vej fordi han har støjisolerede vinduer.

P har forklaret, at han siden 2003 har boet på O-vej 7, som ligger lige ud til racerbanen. Han har været udsat for adgangskontrol de første år, eventet blev afholdt, men han har siden 2014 kunnet gå til sin ejendom ad et stisystem uden hindringer. Han har dog ikke kunnet køre i bil til sin ejendom.

Hans muligheder for at have gæster var meget begrænsede og fx kunne hans svigermor, der har gangbesvær, ikke gå ad det lange stisystem. Hans gæster, som kom fra byen, skulle gå en omvej på omkring på to kilometer for at komme til hans ejendom. Der var spærret af i en periode på seks dage hvert år, hvor eventet blev afholdt. Han måtte gå op til en halv kilometer med indkøbsposer for at bringe varer hjem.

Han har haft støjværn ved sin ejendom. Han blev kontaktet af en repræsentant fra Classic Race, som forsøgte at tale ham fra at gøre krav på støjværn. Han blev tilbudt VIP-billetter til eventet, men det afslog han. Han hader racerløb. Spørgsmålet om opsætning af støjværn gav anledning til stridigheder mellem ham og hans nabo, som ikke ønskede støjværn. Under løbene var der meget kraftig støj i hans hus, og man kunne ikke se fjernsyn eller føre en samtale. Han kunne ikke opholde sig i sin have. Hans hørelse blev påvirket af støjen fra løbet, men han har ikke bevis herfor. Han har oplevet, at der kørte store entreprenørmaskiner rundt i området i forbindelse med opsætning og nedtagning til eventet, og der blev også arbejdet om natten. Han har oplevet, at der blev kastet affald ind i hans have, men det blev bedre, efter der blev opsat støjværn. Støjværnet havde ingen effekt på støjniveauet.

Det er ikke kun de beboere, der har sagsøgt kommunen, der er utilfredse med, at kommunen har tilladt eventet. Mange andre beboere er også utilfredse, men de er bange for at klage, fordi de har en tilknytning til kommunen fx som ansatte hos kommunen eller på anden vis. Hans børn har haft gener i forbindelse med, at de skulle gå i skole, idet de skulle gå i vandkanten i Aarhusbugten for at komme til og fra skole. Der var også skruer og søm i hans indkørsel.

Han har som udgangspunkt været hjemme de fleste af dagene i de perioder, hvor eventet fandt sted, men han har også været væk fx på udflugt under selve løbene. Han har ikke gjort brug af den VIP-kørselsordning, der omtales i et brev af 30. april 2019 fra Classic Race til naboerne til løbet, fordi han havde indtryk af, at ordningen ikke fungerede særlig godt. Ordningen blev først indført i 2017. Hans datter turde ikke bruge den.

J har forklaret, at han bor på C-vej 11, der er beliggende inden for den ring, der udgjorde racerbanen, og det er den første ejendom, man kommer til, når man kører ned mod S-vej fra Kongevejen. Han er uddannet økonom og blev pensioneret vistnok i 2003. Hans hustru er musikpædagog, og hendes far var ørelæge, og faderen passede godt på hendes hørelse. Hun spiller på gambe, som er et strengeinstrument, og blokfløjte. Hun er meget afhængig af sin hørelse. De har derfor stort set ikke været hjemme i de perioder, hvor Classic Race fandt sted. Der har i perioder været opstillet et støjværn ved hans ejendom. Han har kunnet parkere sin bil uhindret, men han har været udsat for adgangskontrol, hvilket han har ignoreret.

Støjgrænserne har været overskredet hvert år, eventet har fundet sted. Der har været en person, der har målt støj ved hans grund. De første år blev der afholdt træning forud for løbsdagene på torsdag aftener, hvor de har været hjemme. Den værste støj kom fra motorcykler, og man kunne ikke føre en samtale, når motorcyklerne kørte. Han kunne ikke byde sin kone at være hjemme, så de har været på forskellige ophold i de perioder, hvor eventet fandt sted. Et år fik de tilbudt et ophold i Ribe af løbets tidligere direktør, B Det år blev der ikke sat støjværn op. De har i øvrigt haft støjværn, når de har fået det tilbudt. Tilbuddene herom i de senere år kom fra kommunen hvert år i januar. Et år fik han stillet en fire meter høj mur op, hvilket kommunens ingeniør ikke var tilfreds med. Det er hans indtryk, at støjværnene ikke har haft nogen effekt. Han har klaget til kommunen, men det har ikke hjulpet.

Der har også været gener i forbindelse med opsætning og nedtagning til eventet, særligt under nedtagning, hvor der lå søm og skruer i området. Han har flere år samlet håndfulde af søm og skruer op. Det står i kontrast til, at racerbanen blev fejlet hver tredje time i løbsperioden. Han har modtaget ophold, konstanter og benzinkort fra Classic Race som kompensation for ikke at kræve støjværn.

Y har forklaret, at han har været rådmand for Teknik og Miljø i perioderne 2012-2013 og 2018-2021. Magistraten varetog både den forvaltningsmæssige og den politiske behandling af Classic Race. Herudover blev ansøgninger fra Classic Race behandlet i kommunens Eventforum, hvor rådmanden for Teknik og Miljø, rådmanden for Kultur og Borgerservice og borgmesteren blandt andet deltog. Ansøgningerne blev behandlet på baggrund af en poli-

tisk vurdering. Han har fået forelagt beslutninger, som var myndighedssagsbehandlet, og hvor der skulle træffes politiske beslutninger.

Adspurgt om han kan huske Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019, hvor Aarhus Kommunes påbud af 17. maj 2018 blev ophævet og hjemvist, har han forklaret, at han ikke kan huske afgørelsen, men han fik forelagt to afgørelser, hvoraf det fremgik, at støjmålinger skulle laves på en anden måde. I den første afgørelse var det ikke nærmere præciseret, hvilken form målingerne skulle have, men det skete i den anden afgørelse.

Det forhold, at driftsvilkårene for eventet i 2019 blev udstedt den 14. maj 2019 – meget kort tid før eventet – hænger nok sammen med, at afgørelsen fra klagenævnet kom meget sent og lang tid efter, man var gået i gang med at planlægge eventet. Han erindrer, at der var et problem som følge af klagenævnets afgørelse. Forvaltningen havde anvendt én måleform, men forvaltningen skulle have anvendt en anden måleform. Kommunen skulle have forholdt sig til de punkter, der er nævnt i kommunens afgørelse om driftsvilkår af 14. maj 2019, side 3, 3. afsnit. De to måleformer var dB(A) og dB(Z). Det siger han ikke noget, at der skulle udarbejdes en teknisk økonomisk redegørelse. Han var fokuseret på, at Eventforummet ønskede eventet afviklet.

Han tror, at de i kommunalt regi har drøftet, om afgørelsen skulle have nogen betydning for, hvordan eventet skulle afholdes i 2019. Han husker, at en af afgørelserne indebar, at man skulle lave målinger efter en bestemt metode. Kommunen ville gerne sikre, at man levede op til kravene, fordi man i kommunens eventforum havde et ønske om, at eventet skulle afvikles. Han synes, at Classic Race er et positivt tiltag for byen, og hvis kommunens tekniske afdeling vurderede, at det kunne lade sig gøre at afvikle løbet inden for normerne, ville han arbejde for, at eventet kunne afholdes, fx hvis målinger skulle foretages på en bestemt måde.

Han kan ikke forholde sig til, om det er en tilsidesættelse af klagenævnets afgørelse, at arrangementet i 2019 blev afviklet, uanset at den teknisk økonomiske redegørelse ikke var udarbejdet. Det blev drøftet, om der var grundlag for, at myndighedsafdelingen kunne godkende det. Han gik som politiker ikke ind i detailspørgsmål, men han fulgte den samlede vurdering fra myndighedsafdelingen. Hvis myndighedsafdelingen var nået frem til, at Classic Race ikke kunne afvikles i overensstemmelse med kravene i klagenævnets afgørelse, ville eventet ikke være blevet gennemført, og han ville være parat til at tilbagekalde tilladelsen til eventet. Den samlede vurdering fra myndighedsafdelingen var, at Classic Race kunne gennemføres i overensstemmelse med klagenævnets afgørelse. Han var ikke klar over, at måleenhederne udgjorde et problem, før han fik nævnets afgørelse, og han husker ikke, at der skulle udarbejdes en teknisk økonomisk redegørelse.

Beslutningen om, at Classic Race i 2019 skulle gennemføres, blev taget i Eventforum. Indstillingen fra Teknik og Miljø var, at eventet kunne gennemføres. Den formelle beslutningskompetence lå hos ham på grund af magistratstyret. Afgørelsen afhang derfor af hans indstilling. Han har haft dialog med arrangørerne bag Classic Race, men han kan ikke huske hvornår og i hvilken sammenhæng. Han har ikke haft drøftelser med T om afgørelsen. Han havde ikke myndighedsmæssige drøftelser med ansøgere generelt. Han taler dog som politiker løbende med ansøgere, investorer og bygherrer.

Han kan ikke huske, hvorfor borgerne fik klageadgang i forbindelse med tilladelsen af 1. marts 2016. Han kan ikke huske indholdet af tilladelsen til at afholde eventet i 2019. Han ved ikke, hvilket støjniveau kommunen normalt vil acceptere for et event. Hvis kommunens embedsmænd siger, at det kan lade sig gøre at afholde et event, og der er politisk opbakning til eventet, vil det blive tilladt. Han kan ikke huske, at støjgrænsen på et tidspunkt blev reduceret fra 120 decibel til 117 decibel. Det kan dog godt være, at det har været forelagt ham, men det kan han ikke huske.

Det at være goodwill-ambassadør for eventet indebærer, at man støtter op om eventet, hvilket han har gjort før under og efter eventet. Han har altid ment, at det var en god ide, at der kom 40.000 mennesker til byen, og at hoteller og restaurationer fik gæster mv.

Under eventets planlægningen, der kan vare et år, er der dialog med arrangørerne, høringer af berørte borger og indsamling af erfaringer. Kravene blev løbende skærpede blandt andet ved, at lydisolering af ejendomme skulle ske som udgangspunkt og ikke på baggrund af tilvalg.

R har forklaret, at han er uddannet akustiker. Han blev ansat hos Aarhus Kommunes Teknik og Miljø afdeling i 2008, hvor han er ekspert i støj. Han har før sin ansættelse hos kommunen arbejdet for et firma, der tester høreapparater. Han blev involveret i kommunens håndtering af Classic Race i 2013, fordi politiet henvendte sig, da der havde været klager fra beboere over støj. Når der bliver holdt koncerter, fastsætter kommunen normalt grænser for støjniveauet, men det var ikke tilfældet med Classic Race de første år.

Han foretog de første støjmålinger i 2014 og vurderede, at eventet støjede for meget, og at der skulle gøres noget. Der var ikke officielle støjgrænser for denne type event, men han vurderede, at kommunen var nødt til at fastsætte nogle støjgrænser, fordi støjen fra løbet var for høj. Han vurderede, at det kunne være et gene-problem for beboerne, og at der var et sundhedsmæssigt aspekt heri. Han sendte derfor sine måleresultater til embedslægen, der vendte tilbage og i første omgang henviste til nogle arbejdsmiljømæssige grænser. Senere henviste

embedslægen til WHO's guidelines om støjgrænser blandt andet for børn. Det var på den baggrund, at kommunen valgte at fastsætte støjgrænsen til 120 dB (A) peak.

I 2015 indgik kommunen en "frivillig aftale" med arrangørerne af Classic Race om, at der ikke måtte støjes mere end 120 dB (A) peak.

Han modtog afgørelsen fra Miljø- og Fødevareklagenævnet af 12. april 2019, fordi han var den sagsbehandler, der havde haft kontakten til klagenævnet. Det var ham, der skulle vurdere, hvilke konsekvenser klagenævnets afgørelse havde. Han husker, at kommunen rettede ind efter afgørelsen. Afgørelsen blev også sendt til arrangørerne af Classic Race, men han drøftede ikke afgørelsen med dem. Da kommunens afgørelse var ophævet, var kommunen nødt til at udarbejde en ny afgørelse, hvilket han meddelte arrangøren. Han overvejede ikke, om løbet skulle aflyses. Det var op til løbsarrangørerne at tage stilling til, hvorvidt løbet kunne gennemføres på de nye vilkår.

Det er ham, der har udarbejdet afgørelsen af 14. maj 2019 med de nye driftsvilkår. Det er korrekt, at det fremgår af afgørelsens side 3, at en støjgrænse på 120 dB (A) peak ikke var sundhedsmæssig forsvarlig, og at der derfor skulle fastsættes en ny lavere støjgrænse, og at støjgrænsen skulle fastsættes i Z-værdier. Han oplyste i punktform, det kommunen efter klagenævnets afgørelse skulle tage højde for ved den nye afgørelse. Et af punkterne var også, at der skulle udarbejdes en ny økonomisk teknisk redegørelse om muligheder for yderligere støjdæmpende tiltag. Det overlod kommunen til arrangøren, men det var kommunen, som skulle sørge for, at redegørelsen fremkom. Det er korrekt, at det på afgørelsens side 5 fremgår, at redegørelsen ikke kunne nå at blive udarbejdet, inden eventet skulle afholdes den 17.-19. maj 2019. Kommunen vurderede ud fra en proportionalitetsbetragtning, at eventet ikke skulle udsættes. I denne vurdering indgik, at afgørelsen alene drejede sig om eventet i 2019. Der forelå i øvrigt allerede en teknisk økonomisk redegørelse. Han kan ikke klart svare på, om kommunen tilsidesatte klagenævnets afgørelse. Det er en gråzone.

Han indstillede som fagperson til politikerne, at støjgrænsen skulle sænkes til 117 dB (Z). Fra politisk side besluttede man, at der ikke skulle ske en udsættelse, og at støjgrænsen skulle fastsættes i 120 dB (Z), hvilket han – uanset sin indstilling om et lavere niveau – vurderede ville være forsvarligt. Det var rådmanden, der traf den endelige beslutning om, at grænsen skulle være 120 dB (Z). Han havde ikke selv beslutningskompetence.

Det var ham, der havde den primære kontakt til arrangøren af Classic Race, og han talte også med arrangøren om nævnets afgørelse. Han kan dog ikke huske nogle specifikke drøftelser med T herom.

Han havde ikke tidligere overvejet, om støjgrænsen skulle fastsættes med dB (A) eller dB (Z)-vægtning. Han fulgte bare embedslægens anbefaling, men han var bekendt med, at der var forskellige måder at måle støj på. Alle frekvenser er med ved begge type målinger, men ved A-vægtningen tager man udgangspunkt i den følsomhed, som øret har over for forskellige frekvenser. I miljølovgivningen bruger man normalt A-vægtning, mens Z-vægtning bruges inden for arbejdsmiljøområdet, og det beskæftiger han sig ikke med. I WHO Guidelines for Community Noise fra 1999 henviser man til både dB (A) og dB (Z)-værdier ved fastsættelsen af peak-grænsen på 120 dB for børn. Det er han blevet opmærksom på for nylig. Det er ikke særligt tydeligt, hvilken værdi, man skal anvende for at imødekomme anbefalingerne. De guidelines, som klagenævnet henviser til, er en revideret version fra 2018, hvor det fremgår tydeligere, at der skal tages udgangspunkt i Z-vægtning.

Han indhentede en udtalelse fra arbejdsmedicinsk klinik, som var nærmest ubrugelig. Det er svært at indsamle data omkring børns følsomhed over for lyd. Med voksne kan man indsamle data fra fx personer, der har været ansat på støjende arbejdspladser, men dette erfaringsgrundlag har man ikke vedrørende børn. Han har fra kollegaer fra høreapparatsbranchen fået at vide, at børns hørelse svarer nogenlunde til voksnes hørelse, men børn kan blive udsat for større tryk på grund af deres mindre øregange. Det er hans indtryk, at WHO's anbefalinger bærer præg af, at de er givet under et forsigtighedsprincip.

Der er en teknisk fejl i det, som fremgår af hans bemærkninger om måleusikkerhed i brev af 14. maj 2019 fra Teknik og Miljø vedrørende høringssvar på side 3-4. Når det fremgår, at der er en måleusikkerhed på 3,9 dB, er det sat for højt i forhold til, at måleusikkerheden skal anvendes til "faktiske målinger". Måleusikkerheden på 3,9 dB ligger fast, når man skal foretage en sammenligning af støj. Der kan under et løb være fx ændrede vejrmæssige forhold, som gør, at bilen støjer mere under løbet, end ved en måling, man foretog forud for løbet. Når man måler i en bestemt situation, hvor der ikke skal ske en sammenligning, er måleusikkerheden mindre. Den måleusikkerhed, der kan være, skyldes, at der kan være forskelle på støjen afhængig af, hvor målingen foretages. Efter de standarder, der gælder for lydmåling, skal man foretage målingen på det sted, hvor man forventer, at støjen er størst. Når han tager hensyn til den mindre måleusikkerhed, kan støjen målt i det nævnte Formel 1-løb i 2018 nok have været op til 124 dB. Der vil ikke være særlig stor forskel på, om målingen foretages på baggrund af A- eller Z-værdierne.

Han er enig i, at en støjbelastningspåvirkning af øret vokser eksponentielt. Der er dog forskel på, om man måler en støjbelastning eller et peak-niveau. Støjbelastning er en bedømmelse af en gennemsnitlig belastning fra støj over tid. Peak-værdier er de højeste enkelte lyde, der måles i måleperioden. Der er stor forskel på, hvor stor betydning 3 dB har afhængig af, om man måler støjbelast-

ning eller peak-niveauer. Ved måling af støjbelastning vil en målt værdi, der øges med 3 dB, reelt svare til en fordobling af støjbelastningen. Ved måling af peak-niveauer, vil en målt værdi, der ændres med 3 dB, formentlig ikke blive bemærket.

Der har også været foretaget målinger af støjbelastning i forbindelse med Classic Race, men afgørelsen tager udgangspunkt i peak-værdier. Støjbelastningen ved Classic Race er reduceret år for år. Støjbelastningen var i starten omkring 87 dB, mens støjbelastningen ved sidste arrangement var omkring 70 dB.

Man må antage, at bilerne har støjet mere, hvis det har været tørvejr, hvor man kan accelerere til højere hastigheder. Støjniveauet kan derved øges med op til et par dB.

Da kommunen i 2021 sænkede grænsen til 117 dB (Z), var det på baggrund af klagenævnets bemærkning om, at støjniveauet burde sænkes yderligere. Der var ikke yderligere normer, de kunne læne sig op ad, og han anbefalede derfor 117 dB (Z).

Et udkast til afgørelsen af 14. maj 2019 havde været sendt i høring hos såvel beboerne som arrangøren af Classic Race. Der stod stort set det samme i udkastet som i den endelige afgørelse.

S-vej er en forholdsvis støjbelastet vej. Man måler normalt ikke i peak-værdier, når man måler trafikstøj, men man måler i stedet støjbelastning på baggrund af gennemsnitlig betragtning af dag- og nattrafikken. Man kan se værdierne for forskellige områder i Aarhus på Miljøstyrelsens hjemmeside. Den daglige støjbelastning på **S-vej** og Oddervej er 50-60 dB. Det er over WHO's anbefalinger fra sidste år, hvor de sænkede anbefalingerne til 52 dB. Under Classic Race er støjbelastningen større, men ikke væsentligt større end støjbelastning fra den normale trafik på et døgn. Når det regner, er der mere trafikstøj. Den primære støj fra almindelige biler er dækstøj. Under et racerløb har motorstøjen større betydning. Man kan nok godt sammenligne peak-støjen fra Classic Race med piloteringer.

Det er meget vanskeligt at skelne mellem forskellige støjniveauer, og man vil som nabo ikke mærke den store forskel på 117 dB (Z) og 120 dB (Z). Der er dog en forskel.

Han førte dialogen med naboerne til løbet og Strandvejens Grundejerforening. Det var en fin dialog, og han forsøgte at imødekomme naboernes ønsker. Han leverede blandt andet hurtigt måleresultater til dem. Han har forsøgt at være åben om, hvad der foregik. Han har ikke haft så meget med placering af støjskærme at gøre, da det lå lidt uden for hans kompetenceområde. Han ved

dog, at brandmyndighederne ikke syntes, at afspærringen var et problem. Det var muligt for naboerne at kontakte ham telefonisk i eventperioderne. Han har været til stede i de perioder, hvor eventet blev afholdt og også under opstilling.

Formel 1-bilerne var vist næsten udelukkede fra løbet, inden kommunen nedsatte støjgrænsen til 117 dB (Z). Det var ikke muligt at ændre på udstødningen på disse biler og vist også en anden bilklasse. De øvrige biler kunne påmonteres støjdæmpning. Han mener ikke, at reduktionen på 3 dB (Z) var afgørende for, om arrangementet kunne afvikles.

D har forklaret, at han har været afdelingschef i Teknik og Miljø hos Aarhus Kommune fra 2006 til 2020, hvor han gik på pension. Han har som afdelingschef refereret til forvaltningschefen i Teknik og Miljø. Han har ikke refereret direkte til rådmanden.

Han har haft med Classic Race at gøre, og han var involveret ved det første event i 2010 og frem til sin pensionering i 2020.

Han kan godt huske Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019, hvor kommunens afgørelse om påbud af driftsvilkår blev ophævet. Han kan dog ikke huske de nærmere omstændigheder. Det var primært R der havde kontakt til arrangøren af Classic Race. Han har deltaget i et møde i forlængelse af, at kommunen modtog afgørelsen, men han kan ikke huske, om afgørelsen gav anledning til, at det blev overvejet at udskyde eller aflyse Classic Race i 2019.

Han har været med til at udarbejde driftsvilkårene i kommunens afgørelse om påbud af 14. maj 2019, men han kan ikke huske, de punkter, der under hensyn til klagenævnets afgørelse er opført i påbuddet på side 3. Han kan huske, at han flere gange bad arrangøren af Classic Race om at lave en økonomisk teknisk redegørelse, men han kan ikke huske, om det også skete i forlængelse af klagenævnets afgørelse fra 2019. Han kan ikke huske, om der var anledning til at overveje, om løbet skulle udsættes, og han kan ikke huske detaljerne fra drøftelserne. Han kan ikke huske, at R indstillede, at der blev fastsat en støjgrænse på 117 dB (Z), og at værdien alligevel blev fastsat til 120 dB (Z). Han har selvfølgelig været med til at drøfte nævnets afgørelse, og de har flere gange drøftet støjgrænsen. Han har sikkert været med til at lave indstillinger om støjgrænsen som ansvarlig for afdelingen, men han husker det ikke så detaljeret. Han kan heller ikke huske, hvad der kom ud af kravet om, at der skulle laves en ny økonomisk teknisk redegørelse.

Han kan ikke huske, om han har været involveret i afgørelsen fra 2021. Det afhænger af, hvornår den blev behandlet. Han kan ikke huske, at støjgrænsen blev reduceret til 117 dB (Z).

T har forklaret, at han har været administrerende direktør for Fonden Classic Race fra 2017-2019. I årene fra 2015-2017 var han frivillig assistent for B der var den tidligere direktør for fonden. Det var meningen, at han skulle overtage direktørposten efter B hvilket blev fremskyndet, da B døde. Han har i 32 år drevet sin virksomhed, Credit Management. Han har været folketingsmedlem i 8 år, og han har også været borgmester. Fonden havde til formål at lave et unikt arrangement, hvor overskuddet gik til børns trafiksikkerhed.

Han kan huske, at han meget sent modtog klagenævnets afgørelse af 14. april 2019. Kommunen fastsatte nogle meget restriktive driftsvilkår, og det var problematisk, at de fik vilkårene så sent. Han var ikke bange for, at Classic Race 2019 måtte aflyses. Han havde en forventning om, at de ville få tilladelsen.

De fleste biler kører under Dansk Automobil Sports Unions (DASU) lydreglement. Det er et almindeligt kendt reglement, og de havde målinger fra tidligere løb, hvorfor de vidste, at reglementet kunne overholdes.

Tirstrup Lufthavn blev brugt til at foretage testkørsler og måle støj for at sikre, at gæsteklasserne også levede op til kravene. De biler, som ikke overholdt støjgrænsen, blev taget ud. De kunne ikke vide, hvad støjgrænsen blev fastsat til i de enkelte år, men de indrettede sig efter den tilladelse, som de fik. Deltagerne i løbene fik oplyst, at de skulle holde sig inden for 117 dB (Z), og at de ville blive flaget ud, hvis de overskred støjgrænsen. Der var fire målestationer på løbsstrækningen, og bilerne blev straks taget ud, hvis de overskred støjgrænsen.

Hans primære kontakt hos kommunen var R Han havde kun sporadisk kontakt med Y Han ville gerne sikre, at naboerne til løbsstrækningen var tilfredse, hvilket langt de fleste var.

Det var kommunen, der fortalte ham om klagenævnets afgørelse. Han forsøgte ikke at påvirke afgørelsen, da han vidste, at det ikke hjalp. Han havde derfor fokus på at efterleve afgørelsen. Det indebar bedre lyddæmpning af bilerne og bedre støjværn til husene ved racerbanen. Han genkender ordet økonomisk teknisk redegørelse, men han ved ikke, om han blev bedt om at indhente en sådan i 2019. Han mener, at de skulle oplyse, hvad det kostede at bygge et støjværn for de nærmeste naboer til løbsstrækningen, og der blev bygget støjværn for 1 mio. kr. Han mener, at Classic Race leverede alt det, de blev bedt om.

En udsættelse af løbet med 10 dages varsel ville få store konsekvenser for Classic Race. Der var indgået mange aftaler, og der var mange frivillige, der skulle bidrage til at sikre, at løbet kunne afvikles. Eventet ville ikke kunne flyttes, men det kunne nok aflyses, hvilket også ville være sket, hvis ikke de havde fået tilla-

delsen fra kommunen. De havde en del kontrakter, som de nok ikke ville kunne komme ud af, og det ville kunne føre til store vanskeligheder for fonden.

Han havde ikke direkte kontakt til politikerne, og som han husker det, fik han ikke en politisk tilkendegivelse om, at løbet kunne gennemføres. Det var myndighedernes krav til Classic Race, der var afgørende. Enkeltpersoner, herunder politikere, var ikke afgørende. Han er bekendt med, at der har været en problemstilling om forskellige målegrænser, og han har hørt om de tekniske specifikationer. Formel 1-klassen var en showklasse, som også kun måtte larme 117 decibel. De lyddæmpede bilerne så meget, som de kunne, og de byggede støjværn. Derudover foretog virksomheden Delta de målinger, som kommunen havde krævet.

Han kan ikke vurdere, hvorvidt fonden var gået konkurs, hvis eventet var blevet aflyst, men det ville være meget problematisk. En fond må ikke have underskud.

Der var tre effektive løbsdage fra fredag kl. 14 til søndag kl. 18. På lørdage og søndage startede løbene kl. 8 eller kl. 9. Der var typisk 10-12 heats af ca. 15 minutter hver dag. Der var pauser mellem heats til præmieoverrækkelser og for at sikre, at banen var klar til næste løb. Der var ingen motorstøj fra området efter kl. 18, hvor der heller ikke var almindelig trafik.

De havde rengøringshold, som kørte rundt hele tiden og samlede affald op, og der var stillet hegn op for at beskytte matriklerne. Fonden havde nedsat en komité, der havde kontakt til naboerne og grundejerforeningen. Der blev fra fondens side tilbudt hotelophold, som nogle tog mod, og der blev tilbudt støjværn. De modtog ikke mange henvendelser fra naboerne. Naboerne fik også et telefonnummer, som de kunne ringe til, hvis der opstod problemer, men de hørte næsten aldrig noget.

Classic Race blev mere populært med årene. I 2010 var der nogle få tusinde tilskuere, og i 2018 var der 40.000 tilskuere. Der var kendte racerførere og kongelige, som deltog i løbet.

Han kan ikke se, at det er et problem, at der var en tribune opstillet over for en ejendom, idet tilskuerne kun sad der i få timer.

L har forklaret, at han er uddannet landinspektør i 1969, og han har drevet virksomhed i blandet andet Aarhus i 30 år. Han har i forbindelse med sit arbejde deltaget i udvikling af software til blandt andet Aarhus Kommune.

Han bor på S-vej på strækningen mod hotellet. Han bor ikke ud til løbstrækning, men i eventområdet, hvor der var afspærret. Han har siden 2012 været med i bestyrelsen i Strandvejens Grundejerforening. Han var med i grundejerforeningens Mindepark-udvalg, som arbejdede med tivoliseringen af Mindeparken, og han blev siden formand i foreningens Classic Race-udvalg.

Udvalget havde møder med arrangøren af Classic Race og kommunen. I starten var det spændende at have veteranbiler i området, men efter et par år blev arrangementet en belastning og svarede ikke til det, som foreningen var stillet i udsigt.

De skrev til byrådsmedlemmerne om, at det ikke var hensigtsmæssigt med motorløb i et boligområde. De forsøgte også at få fastsat nogle gunstigere vilkår for beboerne. Der var i grundejerforeningen hvert år enighed om, at man skulle forsøge at stoppe eventet. Der var enkelte beboere fra området, der var interesserede i eventet. Han arbejdede for de beboere, som var stærkt plaget af løbet. Ulemperne bestod navnlig i adgangsforholdene til ejendomme og støjen, og at de bedste forårsdage i blandt andet pinsen blev ødelagt af løbet.

Han har været med til at skrive brevet fra grundejerforeningen af 5. juni 2016. Eventet var blevet til et kæmpe projekt, som kommunen ikke kunne styre. De betingelser, som kommunen havde opstillet, blev overtrådt. Der var mange farlige situationer, fx med gaffeltrucks, der kørte hen over cykelstierne. Han har indtryk af, at arrangørerne forhastede sig under opsætningen på grund af tidsnød, hvilket også medførte farlige situationer.

Classic Race forsøgte i videst mulig udstrækning at undgå at opstille støjværn ved beboernes ejendomme fx ved at betale ejere for at frafalde krav herpå eller sende dem på betalte weekendophold. Det medførte huller i støjværnet, og det gik ud over de andre ejendomme, fordi hullerne i støjværnet gjorde det mindre effektivt.

De havde et fantastisk samarbejde med kommunen, da de kunne ringe og få de møder, som var nødvendige. Han havde et fint samarbejde med Teknik og Miljø, men fra teknisk hold blev grundejerforeningen modarbejdet. De fik som grundejerforening at vide, at de ikke kunne klage. Det var først i 2015, at kommunen havde behandlet sagen efter en bestemmelse i miljøbeskyttelsesloven, som gjorde, at de kunne klage.

Han mener, at Mindeparken skal bruges med respekt. Arrangementer, herunder afvikling af motorløb i Mindeparken, belaster den. Han har ikke anlagt en sag mod kommunen, fordi han gerne vil opnå en løsning med dialog. Han tog i sommerhus under eventet, og han var derfor ikke selv hårdt plaget.

Han havde et godt samarbejde med D men ikke med hans efterfølger. Grundejerforeningen samarbejdede meget med Classic Race i starten, men det opgav de, da arrangøren ikke overholdt aftalerne.

Han har benyttet sig af tilbuddet om VIP-kørslen, og det fungerede fint for ham, men ikke for hans nabo, der oplevede ikke at blive hentet.

Aarhus Kommune var en stor kunde for ham, da han drev sin landinspektør-virksomhed.

K har forklaret, at han var medstifter af Strandvejens Grundejerforening, som blev stiftet i 1990'erne. Han var aktivt medlem i 26 år, indtil han i 2021 flyttede til USA. Han boede i huset mellem L ejendom og Ydernæs. Han boede derfor i eventområdet, men ikke direkte ved racerbanen.

I 2009 fik foreningen en henvendelse fra B der ville afholde et historisk grandprix i området, som skulle præsentere gamle biler. Publikum skulle komme i gammeldags engelsk tøj, og bilerne skulle være fra mellemkrigsårene. Da grundejerforeningen i forvejen havde et godt samarbejde med Sculptures by the Sea, som var en positiv oplevelse, selvom der kom mange mennesker, var foreningen positivt indstillet over for Niels Brøchners idé, som skulle foregå de år, hvor der ikke var Sculptures by the Sea.

Arrangementet kom til at hedde Classic Car Race, og det overraskede foreningen, at der mere var tale om et racerbøje end et grandprix med halmballer langs vejen. Der deltog andre biler, end de havde forestillet sig. Prins Joachim deltog fx i sin Lotus Cortina, og eventet var langt mere støjende end ventet. I begyndelsen foregik løbet kun hen over en weekend.

Grundejerforeningens allerede etablerede Mindepark-udvalg, som havde viden om og erfaringer med events, overtog derefter forhandlingerne først med Classic Race Fonden og senere med kommunen. Efter løbet i 2010 var afviklet, var de interesserede i at se tilladelsesgrundlaget, og de var overraskede over, at tilladelsen først var blevet givet dagen før. De var også overraskede over de adgangsbegrænsninger til deres egne ejendomme, som eventet medførte.

Baggrunden for grundejerforeningens brev af 5. juni 2016 til politiet og Aarhus Kommune var, at der havde været en del kontroverser. Classic Race blev mere og mere voldsomt, og der kom biler med, som ikke havde noget med gamle biler at gøre. Der blev også afviklet DM indenfor motorsport.

De havde en del samtaler med kommunen om støjen, og grundejerforeningen foreslog, at man satte støjværn op mellem banen og fortovet. Kommunen indvendte, at det ville blive dyrt og tage udsyn. Da kommunen endelig gik med til

at beskytte nogle beboere, viste det sig, at kommunen havde givet arrangøren bevilling til at stille støjværn til rådighed, hvilket beboerne skulle anmode om inden en bestemt frist. Der var beboere, som følte, at de blev truet, hvis de bad om støjværn, og andre fik tilbudt penge for at rejse væk. Classic Race blev desuden udvidet til at være et tredagsarrangement, som lå i en helligdagsweekend, hvilket gik ud over de attraktive forårsferier, som ikke kunne bruges i haven. Udvidelsen af løbet til 3 dage, blev ikke drøftet med grundejerforeningen. Tillyden blev også brudt, fordi det blev besluttet, at løbet skulle afholdes hver år.

I løbet af 2015-2016 noterede grundejerforeningen alle de forhold, som ikke var i orden, hvilket blandt andet omfattede spørgsmål om adgangsforhold, almindelig anstændighed og forhold, som lå uden for tilladelsernes rammer.

De første lydmålinger viste, at man havde støj på op til 138 decibel, og det var helt uacceptabelt. Der blev derfor fastsat en støjgrænse på 120 decibel. Grundejerforeningen ønskede også, at fortovene, der var adgangsveje til medlemmernes boliger, skulle beskyttes og omfattes af støjbegrænsningen.

Grundejerforeningen meddelte allerede et par år tidligere Classic Race-arrangøren, at de ikke ville holde møder alene med dem. Kommunen skulle også være til stede, og der skulle laves referat. Selvom referaterne blev godkendt, var der mange forhold, som fortsat var et problem. De skrev derfor brevet i 2016. Brevet medførte, at Classic Race-arrangøren forsøgte at stramme op, og de fik vist også en relativ stor bøde af kommunen.

Kommunen var fra begyndelsen en meget voldsom modspiller. Grundejerforeningen bad to gange om aktindsigt, fordi der var forhold, som virkede betænkelige. Det viste sig blandt andet, at kommunen havde givet tilskud på 1 mio. kr. til Classic Race.

Kommunen overtog ansvaret for støjværn, fordi det ikke fungerede, at arrangøren var ansvarlig herfor. Man kunne se, at lydniveauet var voldsomt efter den soundplan, som blev lavet. Det blev sådan, at alle havde ret til støjværn, og at den enkelte ejendoms beboere skulle sige fra, hvis de ikke ønskede støjværn.

Der var enkelte beboere, der benyttede lejligheden til at holde fest og frabad sig støjværn, hvilket gik ud over naboer, fordi huller i støjværnet havde indflydelse på den støjdæmpende virkning for andre ejendomme i nærheden. Der var også enkelte, som af nabohensyn frabad sig støjværn, da støjværnet også gav gener. Der har været adskillige klager fra beboere på grund af larm fra opsætning og nedtagning af Classic Race om natten. Han har selv været nødt til at gå ned og stoppe larm kl. 2 om natten. Der var også ældre damer, som blev talt til i en grov tone og fx fik at vide, at de bare skulle "ruffle ind" eller rejse. Det var et overordnet problem, at der var en række specifikke betingelser i tilladelserne,

som kommunen ikke førte tilsyn med. Kommunen oplyste blot, at de ikke havde budget hertil.

Det var slet ikke hans oplevelse, at 95 % af beboerne var tilhængere af Classic Race. Udvalget under grundejerforeningen aflagde beretning hvert år på generalforsamlingen, og de bad altid om en afstemning vedrørende deres arbejde. De var modstandere af løbet, og de ønskede løbet stoppet. Der var få gange 1-3 beboere, som mente, at løbet godt måtte køre. De havde fuldstændig opbakning til deres arbejde. De var blandt andet nødt til at sige til Classic Race-arrangøren, at de ikke skulle sige, at der var et godt samarbejde med grundejerforeningen, da foreningen ikke ønskede Classic Race. Det var nærmere 95% af de repræsenterede ejendomme, som var imod Classic Race. Han kan nævne de 5-8 personer ud af 100 familier, som var interesserede i racet.

Det store skifte i støjen kom, da Formel 1 og to andre bilklasser kom ind. Bilerne, som kørte i DM-serien, havde peaks på op til 138 decibel på de første målinger. Han ville derfor undersøge forholdene nærmere og ringede til Jyllandsringen, hvor han spurgte til muligheden for at køre Formel 1 på Jyllandsringen. Medarbejderen, han talte med, spurgte, om han var "bindegalt", da der ikke var baner i Danmark, som havde licens til sådanne "uhyrer". Han fik også oplyst, at Jyllandsringen ville blive lukket, hvis der kørte sådanne biler dér.

De klagede over kommunens afgørelser, fordi grundejerforeningen ikke kunne få svar på det, som de spurgte om. Det virkede som om, der var en symbiose mellem kommunen og Classic Race. Embedsmændene var under tydeligt politisk pres. Der stod i tilladelserne, at Classic Race var vigtigt først for byen, og senere blev det skruet op til "nationalt" og "internationalt". I racets ambassadørklub, hvor der var en række vilkår for optagelse, sad flere rådmænd og borgmesteren, men da grundejerforeningen stillede spørgsmål hertil, sivede rådmændene ud af klubben. Under mere private samtaler med embedsmændene fik han at vide, at der var et klart politisk ønske om Classic Race, og B

har selv fortalt, at han havde aftalt med Nicolai Wammen, at løbet skulle afholdes hvert år, fordi det var en succes.

Både han og hans naboer har personligt oplevet gener ved eventet. Han har oplevet, at der blev startet Formel 1-biler op i området foran hans ejendom, og at der i den forbindelse fra arrangørens side blev råbt højt ad naboens børnebørn, som ikke måtte være til stede på grund af støjen fra bilen. Han gik selv med høreværn, og han målte konstant 96-98 decibel med det måleapparat, som han anskaffede sig, fordi de ikke kunne sidde i haven. Han kunne heller ikke se fjernsyn eller arbejde for støjen, selvom der var flere huse mellem hans ejendom og racerbanen. Han kunne ikke krydse racerbanen og for at benytte de forskellige overgange, skulle man bære et armbånd, der skulle forevises til vagter, hvilket ikke var i orden.

Han og grundejerforeningen er ikke indtrådt i søgsmålet. Han har ikke haft ejendom i direkte tilknytning til racerbanen, og han er ikke en af de beboere, der har haft de største gener. Foreningen, som gerne ville afspejle alle sine medlemmer, kunne ikke gå ind i søgsmålet, fordi foreningen også omfattede få beboere, som var interesserede i løbet. I grundejerforeningen har de derfor slet ikke drøftet, om foreningen skulle indtræde i søgsmålet.

Parternes synspunkter

M N C E og H J P har til støtte for deres påstande anført følgende:

" ...

Det gøres gældende:

Classic Race 2021

at Classic Race 2021 blev afviklet i strid med den naboretlige tålegrænse.

Classic Race 2019

at sagsøgte ved at træffe en afgørelse om driftsvilkår for Classic Race, som kun gælder for 2019, 3 dage før løbet, herved afskærer sagsøgeren klageadgang til Miljø- og Fødevare-klagenævnet,

at sagsøgte ved, med baggrund i Classic Race 2016, at Miljø- og Fødevare-klagenævnet ikke behandler en sag, når arrangementet er afviklet,

at sagsøgte bryder alle former for god forvaltningsskik ved reelt at fratage sagsøgeren klagemulighed til Miljø- og Fødevareklagenævnet angående Classic Race 2019,

at sagsøgte bryder alle former for god forvaltningsskik ved at nægte at følge nævnsafgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet af 12. april 2019.

Classic Race 2014-2018

at Classic Race 2014 er afholdt med en støjbelastning, som har været yderst uforsvarlig og med risiko for helbredsproblemer for områdets beboere,

at sagsøgte har erkendt i et høringssvar af 14. maj 2019 (bilag 24), at støjpåvirkninger under Classic Race i 2018 kan have været 127,2 dB.

at sagsøgtes tilladelse til Classic race 2017 blev kendt ugyldig af en rekursmyndighed

at sagsøgtes tilladelse til Classic Race 2015 og 2016 må antages at ville være kendt ugyldig af en rekursmyndighed for det tilfælde, at en rekursmyndighed havde taget tilladelserne for 2015 og 2016 under realitetsbehandling,

at ugyldighed skyldes, at sagsøgte har brugt et fejlagtigt hjemmelsgrundlag og sagsøgtes sagsbehandling for tilladelsen for 2017 ikke lever op til den standard, man kan kræve af en offentlig myndighed, og samme uforsvarlige sagsbehandling er også sket for 2015 og 2016-afgørelsen.

at sagsøgerne først i januar 2018 blev klar over, at sagsøgte havde givet en ugyldig tilladelse til Classic Race 2015-2017, og således først i 2018 bliver klar over at have et erstatningsansvar mod sagsøgte

Naboretlig tålegrænse

at sagsøgte i driftsvilkår for 2020, bilag 30, side 7, anerkender, at Classic Race 2019 blev afviklet på et uforsvarligt grundlag med en støjgrænse på 116,1 dBZ + måleusikkerhed,

at Classic Race påfører naboer til Classic Race så mange problemer og ulemper, at her er tale om en overskridelse af den naboretlige tålegrænse,

at naboer til racerbanen oplever ubehagelige indbliksgener, når der overfor deres boliger opstilles tribuner, som giver op til 300 mennesker mulighed for at se gennem vinduerne til nabohusene, ligesom de pågældende beboere heller ikke kan opholde sig udendørs uden at blive betragtet af op til 300 mennesker,

at naboer til Classic Race ofte af tilskuere får kastet affald ind i deres haver,

at naboer til Classic Race udsættes for stor trafikfare p.g.a. afspærringer, som fratager oversigtsmuligheder ved kørsel, og udsættes for at vejene bruges til racerløb omkring Mindeparken inden vejene officielt lukkes,

at sagsøgte ved at overskride en naboretlig tålegrænse skal anerkende ikke for fremtiden at kunne give tilladelse til Classic Race,

at Classic Race for at straffe naboer som ønsker støjmure, opstiller støjmure på den mest uhensigtsmæssige måde og således støjmurene giver flest mulige problemer for naboerne.

at Classic Race 2014-2019 blev afviklet i strid med den naboretlige tålegrænse, hvilket er ganske åbenbart i og med, at sagsøgte bevist har valgt at bruge forkerte målemetoder til støjmålinger, og tillade alt for høje støjgrænser for racerløbet, samt bevidst valgt ikke at ville følge afgørelse fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet, samt i øvrigt give tilladelse til utålelige forhold for områdets beboer, vedrørende anlæggelse af racerbane og afvikling af løbet.

at Classic Race 2021 blev afviklet i strid med den naboretlige tålegrænse.

Erstatningskrav eller tort erstatning

at den enkelte sagsøger ikke har nogen former for interesse i Classic Race eller afholdelse af Classic Race og derfor ikke på nogen måder forpligtet til at udleje sit hjem eller forhave for at begrænse udgift til erstatningsbolig,

- at den enkelte sagsøger ikke skal tåle de risici og ulemper, der vil være med at udleje sit hjem og eller sin forhave og derfor ikke er forpligtet til at udleje sit hjem og/eller forhave for at begrænse udgift til erstatningsbolig,
- at sagsøgerne har krav på en erstatning på kr. 30.000,00 pr. år i en perioden 2014-2021, hvor der blev afholdt Classic Race 7 gange, svarende til en samlet erstatning på kr. 210.000,00,
- at sagsøgerne har krav på erstatningsbolig, uanset om de rent faktisk har været bortrejst eller ej,
- at sagsøgte frem til og med Classic Race 2018 har valgt en forkert målemetode, som ikke har givet retvisende billede af støj under Classic Race,
- at sagsøgte under driftsvilkår for Classic Race 2020 har erkendt, at støjni-veauet på 120 dBZ var uforsvarlig og har nedsat støjgrænsen for Classic Race 2020 til 117 dBZ,
- at støj måles ud fra en logaritmefunktion betyder, at en støjændring på 3 dB er en fordobling af lyden,
- at sagsøgte ved at tillade Classic Race overtræder Menneskerettighedskonventionens Artikel 8, som beskytter borgernes hjem og privatliv mod overgreb fra offentlige myndigheder
- at sagsøgerne tilkendes erstatning for erstatningsbolig for 2015 til 2017 som følge af sagsøgernes ugyldige tilladelse til Classic Race, uanset om sagsøgerne har haft udgifter til erstatningsbolig, idet sagsøgerne først i 2018 blev klar over, at sagsøgte havde givet en ugyldig tilladelse til Classic Race,
- at sagsøgerne under alle omstændigheder har krav på en tortgodtgørelse efter erstatnings-lovens § 26, idet Classic Race fra 2014 til 2019 har været en krænkelse af sagsøgernes frihed, fred og ære,
- at sagsøgte ikke bør opnå økonomisk fortjeneste ved at træffe en ugyldig forvaltningsafgørelse,
- at sagsøgte er erstatningsansvarlig overfor sagsøgerne ved at have ladet Classic Race 2014 til 2021 afholde under uforsvarlige forhold for områdets beboers helbred
- at sagsøgerens tilladelse til Classic Race 2015, 2016 og 2017 alle må anses for erstatningspådragende i lysets af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 29. januar 2018 (Bilag 10)
- at sagsøgte som følge heraf er erstatningsansvarlig for de økonomiske tab, som dette har påført sagsøgerne
- at hver af sagsøgerne har krav på som forurettet part på en passende erstatning efter EMK-artikel 41,

at sagsøgte i 2019 med baggrund i nævnsafgørelse af 12. april 2019 – bilag 21 – kunne have aflyst Classic Race 2019 uden at være erstatningsansvarlig overfor fonden bag Classic Race.

Forældelse

at der for krav mod sagsøgte for årene 2015-2017 først regnes forældelsesfrist fra den 29. januar 2018, hvor Miljø- og Fødevareklagenævnet traf den ved bilag 10 nævnte afgørelse,

at forældelsesfrist for 2014 for Classic Race skal regnes fra 12. april 2019, hvor Miljø- og Fødevareklagenævnet traf afgørelse i sagen og hvor undertegnede fik kendskab til notat af 23. juni 2014 (bilag 22), og en forkert anvendt målemetode i alle årene frem til og med 2018,

at 6 måneders søgsmålsfrist i miljøloven ikke gælder ved ugyldighed

at det bestrides at være indtrådt forældelse af nogen af sagsøgerens krav

at Den Europæiske Menneskerettighedskonvention har fortrinsret frem for danske forældelsesregler og konventionsartikler finder anvendelse, uanset danske forældelsesregler.

..."

Aarhus Kommune har til støtte for sin påstand anført følgende:

"...

3. Anbringender

Det gøres overordnet gældende, at sagsøgerne ikke har påvist et eneste retsgrundlag, der kan give sagsøgerne medhold i den nedlagte betalingspåstand, herunder løftet den på sagsøgerne påhvilende bevisbyrde i den forbindelse.

Aarhus Kommunes uddyber anbringenderne i forhold til de enkelte retlige forhold, som sagsøgerne har gjort gældende, i det følgende, som disponeres således:

- Erstatningsansvar for offentlige myndigheder (afsnit 3.1), herunder vedrørende Aarhus Kommunes sagsbehandling og afgørelser samt sagsøgers tab
- Tortgodtgørelse (afsnit 3.2)
- Krav efter EMRK (afsnit 3.3)
- Krav efter naboretten (afsnit 3.4)

Afsnit 3.5 indeholder bemærkninger vedrørende forældelse af krav vedrørende Classic Race i 2014 og 2015.

Classic Race blev ikke afholdt i 2020, og sagsøgerne kan derfor i alle tilfælde ikke i forhold til det år kræve nogen form for erstatning eller godtgørelse. Så vidt ses, er der enighed om dette.

3.1 Erstatningsansvar for offentlige myndigheder

Det gøres gældende, at de erstatningsretlige betingelser, herunder om årsagssammenhæng og adækvans, ikke er opfyldt for nogen af årene 2014-2021, og Aarhus Kommune er følgelig ikke erstatningspligtig.

Det påhviler sagsøgerne at godtgøre, at betingelserne for, at Aarhus Kommune har pådraget sig et erstatningsansvar, er opfyldte. Sagsøgerne har ikke løftet sin bevisbyrde.

Aarhus Kommune har ikke i forbindelse med afholdelsen af Classic Race i 2014-2019 og 2021 handlet ansvarspådragende, herunder har sagsøgerne ikke påvist et erstatningsansvar med anbringender om "standarden" af kommunens sagsbehandling.

Det bemærkes særligt, at sagsøgerne ikke har godtgjort, at Aarhus Kommune ved fastsættelsen af vilkårene i sine afgørelser eller ved tilrettelæggelse og gennemførelse af sit tilsyn har handlet ansvarspådragende, uforsvarligt eller i det hele taget retskrænkende i forhold til sagsøgerne. Aarhus Kommune har i nødvendigt omfang inddraget sagkyndig bistand til fastsættelse af vilkår, og der har fra starten af været bl.a.

vilkår, som sikrede sagsøgerne mod ulemper af unødigt art (fx bilag F, pkt. 7).

For så vidt angår sagsøgernes anbringender om brud på god forvaltningsskik bemærkes det, at det er en norm, som principalt henhører under Folketingets Ombudsmand, der jo ikke har villet udtale sig om sagen. Det gøres dog gældende, at Aarhus Kommune ikke har tilsidesat god forvaltningsskik, herunder da der også har været et modstående hensyn at tage til Arrangøren.

Herudover har sagsøgerne da heller ikke godtgjort, at der er lidt noget adækvat tab eller skade i øvrigt ved de fastsatte støjgrænser eller arrangørens afholdelse af Classic Race, som er en følge af ansvarspådragende adfærd udvist af Aarhus Kommune. Tværtimod har det af sagsøgerne tidligere rekvirerede syn og skøn dokumenteret, at sagsøgerne i nogle tilfælde ligefrem oplevede en berigelse i anledning af løbet, jf. herom nedenfor i afsnit 3.1.7.

Sagsøgerne er ikke som følge af Aarhus Kommunes vurdering af støjpåvirkningen og de fastsatte støjvilkår blevet udsat for en uacceptabel påvirkning fra støj fra Classic Race. Sagsøgerne har navnlig ikke godtgjort, at de har lidt miljø- eller sundhedsmæssig overlast som følge af Classic Races gennemførelse i 2014-2019 og 2021 og i den forbindelse lidt et tab.

Det gøres således også gældende, at Aarhus Kommune *ikke* "bevist har valgt at bruge forkerte målemetoder til støjmålinger, og tillade alt for høje støjgrænser for racerløbet, samt bevidst valgt ikke at ville følge afgørelse fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet, samt i øvrigt give tilladelse til utålelige forhold for områdets beboer, vedrørende anlæggelse af racerbane og afvikling af løbet".

Det bemærkes, at krav, der støttes på, at der i forbindelse med afholdelse af Classic Race-arrangementerne faktisk måtte være registreret støj, der oversteg støjgrænserne i de af Aarhus Kommune udstedte tilladelser, må - og måtte - rettes mod Arrangøren.

I det følgende gennemgås ansvaret i forhold til de enkelte år (afsnit 3.1.1-3.1.5) samt ansvaret som vejmyndighed (afsnit 3.1.6):

3.1.1 Classic Race 2014-2016

Aarhus Kommune har ved sine tilladelser til afholdelse af Classic Race i 2014-2016 (bilag F, 4 og 5) ikke handlet ansvarspådragende.

Der blev ikke truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 42 i forhold til Classic i 2014 og 2015. Der gælder efter miljøbeskyttelseslovens § 42 ikke et krav om forudgående ansøgning eller anmeldelse. Dette gælder alene såkaldte godkendelsespligtige virksomheder, jf. miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1, samt aktiviteter omfattet af miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 1-4. Dette er ikke en fejl.

Sagsøgerne gør gældende, at Aarhus Kommunes tilladelser for 2014-2015 ikke angav et hjemmelsgrundlag, og at der burde have været gennemført forudgående høring. Eftersom sagsøgerne allerede i maj måned 2014 henholdsvis 2015 blev opmærksomme på, at Aarhus Kommune havde givet tilladelse til gennemførelsen af Classic Race, gøres det subsidiært gældende, at sagsøgerne nu er afskåret fra at påberåbe sig eventuelle mangler ved afgørelsen. Mere subsidiært gøres det gældende, at manglerne af disse årsager ikke har haft betydning for sagsøgerne, og at sådanne mangler nu i givet fald, er repareret.

Krav, der vedrører Classic Race i 2014 henholdsvis 2015, er i alle tilfælde forældet, jf. nedenfor i afsnit 3.5.

Det gøres gældende, at den del af erstatningskravet, der henføres til Aarhus Kommunes afgørelse af 1. marts 2016 (bilag 5) og anbringenderne til støtte herfor må afvises.

Det fremgår således af miljøbeskyttelseslovens § 101, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven eller de regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt. Søgsmålsfristen gælder tillige i sager om myndigheders erstatningsansvar, når myndighedens påståede ansvarspådragende forhold er begået efter en lov, der indeholder en søgsmålsfrist.

Natur- og Miljøklagenævnet afviste den 22. november 2016 (bilag 7) at realitetsbehandle klagerne vedrørende kommunens 2016-afgørelse (bilag 5) om tilladelse til afvikling af Classic Race 2016. Den del af erstatningskravet, der må henføres til afviklingen af løbet i 2016, forudsætter således en vurdering af sagens realitet i 2016, som nævnet har afvist at foretage.

En realitetsbehandling af erstatningskravet vedrørende 2016 forudsætter således en præjudiciel prøvelse af kommunens afgørelse af 1. marts 2016 (bilag 5) eller af nævnets afvisningsafgørelse af 22. november 2016 (bilag 7), hvilket i begge tilfælde aktiverer den 6 måneders søgsmålsfrist - med forskellige starttidspunkter - for prøvelse af erstatningskravet, og den er i begge tilfælde sprunget.

Det er ikke ansvarspådragende, at klagen over afgørelsen ikke kunne realitetsbehandles, jf. herved også bemærkningerne nedenfor i afsnit 3.1.4 vedrørende Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019.

I relation til 2015- og 2016-tilladelserne (bilag 4 og 5) har sagsøgerne gjort gældende, at tilladelserne "*må antages at ville være kendt ugyldig af en rekursmyndighed for det tilfælde, at en rekursmyndighed havde taget tilladelserne for 2015 og 2016 under realitetsbehandling*".

Hertil må blot anføres, at en sådan rekursmyndighed netop ikke har realitetsbehandlet tilladelserne for disse år, hvorfor sagsøgerne allerede af den årsag ikke har løftet bevisbyrden for, at tilladelserne skulle være ansvarspådragende endsige mangelfulde eller ugyldige, hvorved forstås, at selvom om afgørelserne måtte vise sig mangelfulde, skal de først tilsidesættes, hvis det godtgøres at manglen har været væsentlig, og der i øvrigt er tertiære momenter som taler for alligevel at opretholde afgørelserne som gyldige.

Det bemærkes i den sammenhæng, at det er en forudsætning for, at sagsøgerne kan opnå medhold i de nedlagte påstande, at en sådan ugyldighed påvises, idet det havde været lovligt at gennemføre Classic Race også i de tilfælde, hvor en afgørelse herom måtte vise sig at være mangelfuld eller ulovlig, så længe den ikke er tilsidesat som ugyldig. I de tilfælde vil sagsøgerne således heller ikke have lidt noget tab.

Tilsvarende gælder i øvrigt for 2014-tilladelsen (bilag F).

I samråd med Embedslægen og baseret på WHO's rapport om støj (bilag J) blev der for 2015 med Arrangøren aftalt en peakstøjgrænse på 120 dB(A). Samme peakstøjgrænse, der blev der fastsat vilkår om i 2016-tilladelsen. Aarhus Kommune lavede stikprøvemålinger for lydniveauet ved beboelser under løbet i både 2015 og 2016, der viste, at peakstøjgrænsen på 120 dB(A) ikke blev overskredet ved kørsel med den mest støjende bilklasse, Formel 1 (bilag 5, side 2-3, og bilag 8, side 3).

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne nedenfor i afsnit 3.1.2-3.1.6 til støtte for, at Aarhus Kommune ikke ved sine tilladelser i forbindelse med Classic Race 2014-2016 har handlet ansvarspådragende, herunder i forhold til den fastsatte støjgrænse.

3.1.2 Classic Race 2017 - Aarhus Kommune afgørelse af 21. december 2016 (bilag 8)

Aarhus Kommune har ved sin afgørelse af 21. december 2016 (bilag 8), hvor der blev givet tilladelse til Classic Race i 2017-2022, heller ikke handlet ansvarspådragende.

Det er uklart, hvordan Aarhus Kommune som påstået af sagsøgerne har "handlet ansvarspådragende ved at anvende forkert lovgivning i forbindelse med tilladelser til Classic Race" med henvisning til Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 29. januar 2018 (bilag 10), hvor afgørelsen af 21. december 2016 (bilag 8) underkendes.

Det forhold, at Aarhus Kommune i sin afgørelse af 21. december 2016 har henvist til et forkert hjemmelsgrundlag, jf. Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 29. januar 2018 (bilag 10), kan ikke i sig selv føre til, at Aarhus Kommune ifalder et erstatningsansvar i forhold til sagsøgerne.

Nævnet fandt ikke, at afgørelsen af 21. december 2016 manglede hjemmel, men alene at kommunen havde henvist til en forkert hjemmel. Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse kan således ikke tages til udtryk for, at der ikke var hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at træffe afgørelsen af 21. december 2016.

Det forhold, at Classic Race skulle betragtes som en erhvervsaktivitet frem for fritidsaktivitet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1 og 3, havde alene betydning for klageadgangen - hvilket i det hele er uaktuelt, da klageadgangen jo blev opnået - og har dermed ingen betydning haft for sagsøgerne. Sagsøgerne har da heller ikke godtgjort, hvordan de herved har lidt et tab eller skade i øvrigt.

Heller ikke det forhold, at Miljø- og Fødevareklagenævnet fandt, at der med den i tilladelsen fastsatte peakstøjgrænse på 120 dB(A) burde være indhentet yderligere oplysninger end gjort, kan medføre, at Aarhus Kommune har handlet ansvarspådragende.

Ved sin afgørelse af 29. januar 2018 tilsidesatte Miljø- og Fødevareklagenævnet ikke peakstøjgrænsen på de 120 dB(A) som værende sundhedsfarlig eller i øvrigt uacceptabel, men fandt, at sagen ikke var tilstrækkelig oplyst og fastsatte derfor alene retningslinjer for yderligere undersøgelser og tiltag, der burde gennemføres. Dette er ikke ansvarspådragende i sig selv.

Peakstøjgrænsen på 120 dB(A) var som gennemgået fastsat i samråd med Embedslægen og baseret på WHO's rapport om støj (bilag J), hvorfor Aarhus Kommune havde et tilstrækkeligt sagligt grundlag for at fastsætte denne, jf. herved også bemærkninger nedenfor i afsnit 3.1.3. Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterede da også selv, at der ikke i motorsportsvejledningen var fastsat vejledende støjgrænser for motorsportsløb eller motorsportskonkurrencer, og fastsatte herefter retningslinjer for, hvilke undersøgelser der burde foretages i forbindelse med den fornyede behandling af sagen.

Selvom retten måtte nå til, at kommunen har handlet ansvarspådragende ved at begå de sagsbehandlingsfejl, som Miljø- og Fødevareklagenævnet konstaterede i deres afgørelse af 29. januar 2018, kan det efter sagens tilstrækkelige oplysning konstateres, at disse ikke førte til, at sagsøgerne blev udsat for en større miljø- eller sundhedsmæssig belastning, end hvad der ville have været tilfældet, hvis sagsbehandlingsfejlene ikke var sket.

3.1.3 Classic Race 2018 -Aarhus Kommunes afgørelse af 17. maj 2018 (bilag 11)

Aarhus Kommune har ved sin afgørelse af 17. maj 2018 (bilag 11) ikke handlet ansvarspådragende.

Afgørelsen af 17. maj 2018 blev truffet i lyset af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 29. januar 2018 (bilag 10), som hjemviste Aarhus Kommunes afgørelse af 21. december 2016 (bilag 8) til fornyet behandling. Aarhus Kommune havde således i overensstemmelse med Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse, jf. bilag 10, side 10-11, indhentet supplerende oplysninger, herunder gennemført støjkortlægning og foretaget vurdering af mulighederne og effekten af yderligere støj-dæmpende foranstaltninger.

Herudover indhentede Aarhus Kommune en udtalelse fra Arbejdsmedicinsk Klinik på Aarhus Universitetshospital (bilag A) til belysning af, hvad der ville være den acceptable støjpåvirkning af omgivelserne. Efterfølgende anmodede Aarhus Kommune om, at udtalelsen blev underbygget med supplerende dokumentation, og Aarhus Kommune modtog herefter udtalelsen af 5. juni 2018 (bilag B).

De oprindelige støjgrænser, herunder peakstøjgrænsen på 120 dB(A), som også var gældende for Classic Race i de tidligere år, og som blev fastsat baseret på udtalelser fra Embedslægen, der henviste til WHO's rapport (bilag J), blev således af Arbejdsmedicinsk klinik på Aarhus Universitetshospital vurderet som acceptabel for omgivelserne ud fra et rent lægelig/sundhedsmæssigt synspunkt.

Disse supplerende oplysninger førte således ikke til en ændret vurdering af grænseværdierne for støj – og dermed støjbelastningen af sagsøgerne.

Som et vilkår i afgørelsen af 17. maj 2018 var Arrangøren forpligtet til at gennemføre en støjmåling under Classic Race 2018. Dette skete med DEL TA testrapport af 21. juni 2018 om måling af støj fra Classic Race 2018 (bilag C), hvoraf fremgår af rapportens konklusion, at de fastsatte grænseværdier blev overholdt.

Det, at Miljø- og Fødevareklagenævnet ved sin afgørelse af 12. april 2019 (bilag 21) ophævede afgørelsen af 17. maj 2018 (bilag 11) som følge af, at Miljø- og Fødevareklagenævnet *nu* - modsat ved sin afgørelse af 29. januar 2018 (bilag 10) - fandt, at en peakstøjgrænse på 120 dB(A) ikke var sundhedsmæssigt forsvarlig, indebærer ikke, at Aarhus Kommune handlede ansvarspådragende, jf. også bemærkningerne herom nedenfor i afsnit 3.1.4.

Det bestrides således som urigtigt, når sagsøgerne i processkrift 6 anfører, at Miljø- og Fødevareklagenævnet ved sin afgørelse af 12. april 2019 fastslog, at *"sagsøgte bevist [bevidst?] har valgt en forkert målemetode, for at skjule lagt højere støjniveauer for Classic Race end oplyst til naboer og offentligheden"*. Noget sådant fremgår intet sted - der er alene tale om en faglig uenighed om støjgrænser og måling heraf.

Det må i det hele afvises som udokumenteret, at Aarhus Kommune overlagt eller bevidst skulle have gjort noget forkert i denne sag. Dette uddybes i det følgende:

Det skal holdes for øje, at spørgsmålet om, hvorvidt der burde anvendes en peakstøjgrænse på 120 dB(A) eller et lavere lydniveau med en anden/ingen vægtning, forudsætter skønspregede, faglige vurderinger. At dette ikke i øvrigt er nogen klar eller nem vurdering, kommer da også i det hele til udtryk i de udførlige afsnit om støj i såvel Aarhus Kommune afgørelse af 17. maj 2018 (bilag 11) som Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019 (bilag 21).

Aarhus Kommunes fastsættelse af en peakstøjgrænse på 120 dB(A) var som gennemgået baseret på udtalelser fra Embedslægen, der henviste til WHO's "Guidelines for Community Noise" (bilag J), samt understøttet af to udtalelser fra Aarhus Universitetshospital, Arbejdsmedicin (bilag A og B). Aarhus Kommune har således i det hele haft et solidt fagligt grundlag for at have ageret som gjort, og sagsøgerne har ikke godtgjort, at dette var uforsvarligt eller i øvrigt ansvarspådragende.

Miljø- og Fødevareklagenævnet anførte i sin afgørelse af 12. april 2019 (bilag 21), at det af WHO's anbefalinger, afsnit 3.2 fulgte, at grænsen for varige mén for børn var 120 dB peak baseret på ikke-vægtede støjgrænser (dB) og modsætningsvist ikke "A-vægtede" støjgrænser ("dB(A)"), som Aarhus Kommune anvendte. Men WHO anvender i rapporten fra 1999 faktisk en A-vægtning ved denne støjgrænse, jf. herved rapportens afsnit 4.2.2. Det er i alle tilfælde ikke klart, at anvendelsen af en A-vægtning ikke stemte overens med WHO's dagældende anbefalinger.

Henset til, at fastsættelsen af støjgrænser baseres på skønspregede, faglige vurderinger, og Aarhus Kommune havde indhentet sagkyndig vurdering hertil og dermed forsøgt at belyse dette tilstrækkeligt, har Aarhus Kommune ikke handlet erstatningspådragende ved fastsættelse af støjgrænserne, herunder uanset Miljø- og Fødevareklagenævnet havde *en anden faglig vurdering* af støjgrænserne og målemetoder.

3.1.4 Classic Race 2019 - Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019 (bilag 25)

Aarhus Kommune har ved sin afgørelse af 14. maj 2019 vedrørende driftsvilkår til Classic Race 2019 (bilag 25) heller ikke handlet ansvarspådragende.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ikke taget stilling til Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019, jf. bilag 33, hvorfor sagsøgerne allerede af denne årsag ikke har løftet bevisbyrden for, at afgørelsen skulle være ansvarspådragende endsige mangelfuld eller ugyldig, jf. herved også bemærkninger ovenfor i afsnit 3.1.1 for så vidt angår tilladelserne til Classic Race 2015 og 2016.

Det bestrides i den forbindelse, at Aarhus Kommune skulle have frataget sagsøgerne klageadgang til Miljø og Fødevareklagenævnet i relation til afgørelsen. Det, at afgørelsen blev truffet tæt på afholdelsen af løbet, kan heller ikke begrunde et erstatningskrav.

Aarhus Kommune har ikke indflydelse på klagenævnets sagsbehandling og kan derfor ikke inddrage dette som hensyn i sin afgørelse. Høringsfristen på 10 dage (26. april - 6. maj 2019) blev fastsat under hensyntagen til den meget korte tidsperiode fra Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019 til afholdelse af Classic Race den 17.-19. maj 2019. Det bemærkes, at Aarhus Kommunes praksis for høringsfrister i forbindelse med afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 er 14 dage, jf. kommentarer til høringssvar, side 2 (bilag 24).

Indholdet af Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019 (bilag 25) kan ikke begrunde et erstatningskrav.

Aarhus Kommune havde ved afgørelsen - igen - fulgt Miljø- og Fødevareklagenævnets anvisninger, jf. nævnets afgørelse af 12. april 2019, side 16-17 (bilag 21), herunder bl.a. ved at fastsætte en anderledes vægtet støjgrænse for arrangementet samt at indregne en måleusikkerhed.

Kommunen havde endvidere bedt om forudgående dokumentation for, at de deltagende bilklasser kunne overholde støjgrænsen.

Ved afgørelsen valgte man at anvende et Z-vægtet- frem for A-vægtet-peakstøjgrænse på 120 dB(Z) netop i lyset af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse og den heri indeholdte kritik af anvendelsen af et A-vægtet peakstøjgrænse. Som gennemgået ovenfor i afsnit 3.1.2-3.1.3 er fastsættelsen af sådanne støjgrænser faglige, skønsmæssige vurderinger, hvorom der ikke gælder generelle retningslinjer i forhold til karakteren af arrangementet.

Aarhus Kommune har ved sin afgørelse af 14. maj 2019 (bilag 25) dermed heller ikke "*nægtet at efterleve*" Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019 (bilag 21), som anført af sagsøgerne. Det bemærkes herved, at Miljø- og Fødevareklagenævnet ved sin afgørelse af 12. april 2019 ikke fastsatte, hvilke konkrete støjgrænser der *burde* have været anvendt ved Aarhus Kommunes afgørelse af 17. maj 2019.

For så vidt angår bemærkningen i nævnets afgørelse af 12. april 2019 (bilag 21) om, at der i forbindelse med fastsættelse af nye støjgrænser skulle udarbejdes en ny teknisk og økonomisk redegørelse for mulighederne for at gennemføre støjdæmpende tiltag, bemærkes, at dette ikke var muligt at gennemføre inden afholdelsen af Classic Race 2019.

3.1.5 Classic Race 2020-2021 - Aarhus Kommunes afgørelse af 10. december 2019 (bilag 30)

Aarhus Kommune har ved sin afgørelse af 10. december 2019 (bilag 30) heller ikke handlet ansvarspådragende.

Afgørelsen blev påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, der ved sin afgørelse af 12. maj 2021 (bilag 63) fandt, at afgørelsen var lovlig, herunder at den fastsatte peakstøjgrænse på 117 dB(Z) var korrekt. Ved denne afgørelse udtalte Miljø- og Fødevareklagenævnet sig *ikke* om, hvorvidt støjgrænsen på 120 dB(Z) i afgørelsen af 14. maj 2019 (bilag 25) var forkert.

Det skal understreges, at dét, at Aarhus Kommune i afgørelsen af 10. december 2019 fastsatte støjgrænsen til 117 dB(Z) frem for 120 dB(Z) som i afgørelsen af 14. maj 2019, ikke indebærer, at Aarhus Kommune i forbindelse med sin afgørelse af 14. maj 2019 - eller tidligere afgørelser for den sags skyld - har begået fejl eller på ansvarspådragende vis foretaget utilstrækkelige eller uforsvarlige vurderinger af støjgrænserne.

Reduktionen af støjgrænsen var begrundet i, at Aarhus Kommune med Deltas rapport af 29. august 2019 (bilag 34) erfarede, 9t der i forbindelse med afholdelsen af Classic Race 2019 forekom episoder, hvor støjgrænsen på 120 dB(Z) ikke *med sikkerhed* blev overholdt af arrangøren.

Dette skal ses i lyset af afgørelsen af 14. maj 2019 (bilag 25), hvor der var fastsat følgende vilkår:

"Ved kontrolmåling af peakniveauet betragtes det som en overskridelse, hvis måleværdien er større end støjgrænsen fradraget måleusikkerheden (3, 9 dB), dvs. 116, 1 dB(Z)."

Reduktionen af støjgrænsen skulle således forhindre, at der opstår situationer, hvor peakstøjniveauet på 120 dB(Z) blev overskredet. Aarhus Kommune har således konkret handlet ud fra erfaringerne med afholdelsen af Classic Race 2019, hvilket netop er udtryk for forsvarlig og korrekt forvaltning. Aarhus Kommune kunne ved afgørelsen af 14. maj 2019 selvsagt ikke lægge til grund eller forudse, at arrangøren ikke ville overholde de fastsatte støjgrænser, og en sådan tilpasning vil i sagens natur alene kunne ske i "bagklogskabens klare lys".

Derudover var det tidsmæssige perspektiv, hvor der med mere end et½ år til afholdelsen af Classic Race 2020 fra afgørelsen af 10. december 2019 var mulighed for Arrangøren til at søge løsninger til støjdæmpning og dermed imødegå konsekvenserne af en skærpet støjgrænse eller ændre arrangementets indhold.

3.1.6 Erstatningsansvar som vejmyndighed

Aarhus Kommune har heller ikke handlet ansvarspådragende i forbindelse med tilladelsen til at afholde Classic Race og afspærringen af veje efter vejlovens og færdselslovens regler.

Ved sin afgørelse af 11. april 2022 (bilag 59) fandt Vejdirektoratet, at Aarhus Kommunes afgørelse af 29. juli 2021 om bl.a. afspærring af veje i forbindelse med Classic Race 2021 var hjemlet i vejlovens § 80 og færdselslovens § 92.

Sagsøgerne har ved processkrift 6 af 5. august 2022, afsnit 4, herefter frafaldet "[p]åstande og anbringender om manglende lovhjemmel til afspærring af veje" i det hele, idet sagsøgerne "af proces økonomiske årsager [har] valgt at tage vejdirektoratets afgørelse til efterretning, idet sagsøgerne ikke ønsker at køre en særskilt retssag mod vejdirektoratet. ".

Ved deres påstandsdokumenter ses sagsøgerne endvidere at have frafaldet deres anbringender fra processkrift 6 af 5. august 2022 om, at Aarhus Kommune har *"begået en grov sagsbehandlingsfejl ved først i 2020 at have givet naboer til racerbanen klageadgang til Vejdirektoratet, i forbindelse med afspærring af veje i forbindelse med afholdelse af Classic Race i 2021"*, og at *"Sagsøgerne har således ikke haft klageadgang til Vejdirektoratet, angående afspærring af veje, i forbindelse med Classic Race 2014 til 2019"*.

Ved deres påstandsdokumenter ses sagsøgerne endvidere at have frafaldet deres anbringender om hjemmel til adgangskontrol af beboere og gæster til naboejendommene til arrangementet, herunder **O-vej** 16, samt til at forlange oplysninger om identitetspapir, navn m.v. Sagsøgerne ses således i det hele at have frafaldet deres anbringender om Aarhus Kommunes sagsbehandling som vejmyndighed.

3.1.7 Tab

Sagsøgerne har ikke påvist et tab.

I skønserklæringen af 5. december 2019, herunder vurderingsrapporterne for hver enkelt ejendom, konkluderes det, at afholdelsen af Classic Race ikke besværliggør sagsøgernes mulighed for at sælge eller udleje deres ejendomme, ligesom de hermed forbundne salgspriser/lejeniveauer ikke påvirkes negativt.

Tværtimod konkluderede skønsmanden, at afholdelsen af Classic Race rent faktisk medførte en decideret fordel for 6 ud af de 7 ejendomme, idet disse ejendomme, der lå i første række til løbet, dvs. **N-vej** **C-vej** og **O-vej** bl.a. ville kunne udleje sine havearealer i de dage, Classic Race afholdes, for minimum 20.000 kr. Det er i forhold til tabsopgørelsen uden betydning, om sagsøgerne ønskede at udnytte denne mulighed.

Der er således ikke ved syn og skøn påvist et tab - tværtimod.

Sagsøgernes betalingspåstand blev da også opgjort ud fra en helt udkomenteret, skønsmæssig beregning, hvor der *"[m]ed udgangspunkt i et beløb på kr. 5.000,00 pr. dag i 7 dage fremkommer et årligt erstatningskrav på kr. 35.000,00, hvilket over 6 år giver en påstand på kr. 210.000,00, således påstande forhøjes med kr. 87.000,00 pr. bolig"*. Beløbet på 5.000 kr. pr. bolig pr. dag udgør et påstået *"rimeligt beløb pr. dag for at en husstand kan bo og spise på et hotel"*.

Opgørelsen af det "rimelige" beløb på 5.000 kr. pr. dag samt den tidsmæssige udstrækning på 7 dage er fuldstændig udokumenteret og fremstår som et forsøg på at opgøre et tab, der ikke er baseret på faktiske omstændigheder. Aarhus Kommune fastholder, at sagsøgerne - hvilket sagsøgerne også selv ses at erkende i citatet ovenfor - ikke herved har dokumenteret et økonomisk tab i sagerne. Aarhus Kommune er derfor ikke erstatningspligtig.

Der kan ikke anvendes en sådan "flat-rate". Det bemærkes i den forbindelse, at kravene, der danner grundlag for påstandene, er baseret på 15 dage beregnet på en "27%-model", som herefter giver 7 dages erstatningsbolig, hvilket kan sammenholdes med, at løbet kun varer i 3 dage.

Ud fra et tabsmæssigt synspunkt er det ikke relevant at diskutere, om en ikke-afholdt omkostning havde været berettiget at afholde eller ej, idet det afgørende først og fremmest er, om der rent faktisk har fundet et forbrug sted. Men det er ikke for nogen af sagsøgerne dokumenteret, at de rent faktisk har afholdt udgifter til erstatningsbolig. Såfremt sådanne udgifter rent faktisk er afholdt, skulle det i øvrigt dokumenteres, at erstatningsboligen har været en rimelig og adækvat erstatning i forhold til de eksisterende boliger.

Men i processkrift 6 er påstanden nu i stedet opgjort således: *"Processkrift 5 indeholder ikke erstatningskrav for Classic Race 2021, men henset til den retspraksis der er omkring erstatning efter artikel 8 fastholdes påstand i processkrift 5, således at påstande også omfatter Classic Race 2021, svarende til et erstatningskrav på kr. 30.000,00 pr. år for perioden 2014-2021".*

Det er uklart, hvorfor det "årlige erstatningskrav" uden nærmere begrundelse blev reduceret fra 35.000 kr. til 30.000 kr. Det viser alt andet lige, at begge beløb er som "grebet ud af luften".

Beregningerne af påstandsbeløbet må derfor afvises, idet de ikke baseres på noget dokumenteret og reelt tab.

Det må derfor lægges til grund, at sagsøgerne ikke har lidt noget økonomisk tab, herunder i form af lejeudgifter til erstatningsbolig mv. i forbindelse med afholdelse af Classic Race. Aarhus Kommune er derfor ikke erstatningspligtig, herunder uanset om Aarhus Kommune - mod forventning - måtte anses for at have handlet ansvarspådragende.

3.2 Tortgodtgørelse

Aarhus Kommune gør gældende, at sagsøgerne ikke er berettiget til tortgodtgørelse efter erstatningsansvarslovens § 26.

Det er sagsøgerne, der har bevisbyrden for, at betingelserne for tortgodtgørelse er til stede. Denne bevisbyrde har sagsøgerne ikke løftet, idet sagsøgerne under sagerne ikke har anført endsige dokumenteret et eneste forhold, der er af en sådan karakter, at der kan ydes tortgodtgørelse.

Kravet om "en retsstridig krænkelse" i erstatningsansvarslovens § 26 medfører, at der ikke alene skal foreligge en *culpøs krænkelse*, men også at denne culpøse krænkelse skal være af en *vis grovhed*. Disse betingelser er ikke opfyldt i denne sag.

Højesteret har i dom af 11. marts 2020 (U.2020.1879H) fastslået følgende bl.a.:

" ... "

Højesteret fandt altså, at den retsstridige krænkelse efter erstatningsansvarslovens § 26 skal angå den pågældendes selv- og æresfølelse, dvs. vedkommendes opfattelse af eget værd og omdømme. I den konkrete sag fandt Højesteret, at der forelå en grov retsstridig krænkelse af privatlivet, men da krænkelsen ikke var egnet til at påvirke den pågældendes selv- og æresfølelse, var han ikke berettiget til tortgodtgørelse.

Det gøres i den forbindelse gældende, at afholdelsen af Classic Race og de øvrige under denne sag påberåbte forhold ikke er egnede til at påvirke sagsøgernes selv- og æresfølelse, hvorfor sagsøgerne ikke er berettiget til godtgørelse for tort efter erstatningsansvarslovens § 26, stk. 1. Det fremgår i den forbindelse af Niels Fenger: *Forvaltningsret*, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2018, side 954, bl.a. at:

"Ud over tabet kan der i særlige tilfælde gives tortgodtgørelse for forvaltningens mangelfulde sagsbehandling. Det er dog sjældent, at en forvaltningsakt kan siges at være krænkende for partens person og ære, jf. U 2004. 904 V, U 2006.711 Ø, U 2006. 1018 H og U 2006. 1120 H."

Aarhus Kommunes sagsbehandling har ikke været mangelfuld på en sådan måde, at sagsøgerne har krav på tortgodtgørelse, jf. herved bemærkningerne ovenfor afsnit 3.1.

Sagsøgerne har heller ikke lidt nogen retsstridig krænkelse i forhold til deres "ejendomsret", og EMRK er ikke blevet overtrådt, jf. herved også afsnit 3.3. Selv hvis det var tilfældet, ville dette ikke medføre et krav på tortgodtgørelse.

Aarhus Kommune gør endvidere gældende, at der i den samlede afvejning af, hvorvidt betingelsen om retsstridighed i denne sag er opfyldt, også må lægges vægt på de samfundsmæssige hensyn, der er indgået i vurderingen af - og har motiveret - at Classic Race afholdes, herunder offentlighedens interesse i et stærkt og udviklende kulturliv.

Såfremt retten måtte finde, at der i den foreliggende sag skal udmåles en godtgørelse for tort, gøres det gældende, at det af sagsøgerne påståede krav på 210.000 kr. for hver af sagsøgerne er alt for højt i forhold til den gængse praksis på området.

3.3 Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 8

Aarhus Kommune gør gældende, at kommunen ikke har handlet i strid med EMRK artikel 8 i forbindelse med afholdelsen af Classic Race, herunder kommunens tilladelser hertil.

EMRK artikel 8 ses både påberåbt for sig selv og til støtte for tortgodtgørelse efter erstatningsansvarslovens § 26, stk.1, hvorfor følgende gøres tilsvarende gældende i forhold til begge bestemmelser.

Det fremgår af Østre Landsrets dom af 22. januar 2008 (gengivet i MAD 2008.137) bl.a.:

"Efter Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis skal der foreligge et indgreb, som kan karakteriseres som konkret. særdeles intenst og uproportionalt. for at domstolen anser Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 8 og artikel 1 i tilfølgelsesprotokol 1 for overtrådt" (understreget her).

Sagsøgerne har ikke godtgjort, at disse betingelser er opfyldt i denne sag.

EMRK indebærer ingen ret til et rent og stille miljø. For at der overhovedet kan statueres en krænkelse af artikel 8 i den forbindelse, kræves det, at en borger bliver direkte og alvorligt påvirket af støj eller anden forurening, jf. herved afsnit 96 i Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom af 8. juli 2003 (Hatton v. the United Kingdom). En sådan påvirkning er sagsøgerne ikke blevet udsat for.

Sagsøgerne er ikke blevet udsat for sundhedsskadelig støj eller forurening i øvrigt, og de har herunder ikke godtgjort, at der som påstået skulle være sendt *"store mængder giftige udstødning over området"*, eller at der har været nogen form for *"risiko for helbred"*.

Herudover indebærer EMRK's artikel 8 ikke en særlig pligt for Aarhus Kommune til at sikre sagsøgerne mod Classic Race eller at *"sikre mod alt hvad Classic Race medfører af ulemper for naboer"*.

Det bestrides, at der har været *"Chikaneagtig adfærd og overgreb fra personale fra Classic Race mod naboer til racerløbet"*. Men det gøres i alle tilfælde gældende, at en sådan adfærd fra Arrangørens side er Aarhus Kommune uvedkommende i relation til overholdelsen af EMRK artikel 8, og at det ikke er godtgjort, at en sådan eventuel adfærd er af en sådan karakter, at EMRK er krænket.

Herudover har Aarhus Kommunes sagsbehandling i det hele ikke indebåret en krænkelse af EMRK, idet der henvises til det anførte ovenfor i afsnit 3.1, der gøres tilsvarende gældende.

Der er navnlig ikke grundlag for, at Aarhus Kommune har krænket artikel 8 under henvisning til, at Aarhus Kommune ved sin afgørelse vedrørende Classic Race 2019 (bilag 25) ikke skulle have "efterlevet" Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 12. april 2019 vedrørende Aarhus Kommunes påbud om tidligere driftsvilkår for Classic Race (bilag 21), jf. bemærkningerne ovenfor i afsnit 3.1.4. Men der er i øvrigt også tale om to forskellige afgørelser, og det er ikke statueret, at afgørelsen om påbud af driftsvilkår for Classic Race 2019 var ulovlig og ugyldig, jf. herved bilag 33.

I den forbindelse savner sagsøgernes henvisning til Rigsrettens dom i rigsretssagen mod forhenværende minister Inger Støjberg (U2022.653R), hvor Rigsretten fandt, at artikel 8 blev overtrådt ved ulovlig indkvartering af asylansøgere under 18 år - og navnlig ikke manglende efterlevelse af en overordnet myndigheds afgørelse - enhver sammenhæng med disse sager. Henvisningen hertil tenderer det useriøse.

Alt ovenstående skal også ses i sammenhæng med, at der blot er tale om en kortere periode i de enkelte år, hvor sagsøgerne har oplevet højere støjgener end normalt og vanskeligere adgang til deres ejendomme. Der er ingen praksis, der understøtter, at det kan udgøre en krænkelse af EMRK's artikel 8.

Sagsøgerne har i anden forbindelse anført, at deres ejendomsret er krænkede. Men sagsøgerne har ikke henvist til artikel 1 i tillægsprotokol 1 til EMRK, der beskytter ejendomsretten. Ex tunc gøres det gældende, at heller ikke beskyttelsen af ejendomsretten efter EMRK er krænkede. Heller ikke EMRK artikel 13 er overtrådt.

I anden række gøres det gældende, at blot statueringen af en krænkelse af EMRK i denne sag er tilstrækkelig til at give sagsøgerne oprejsning, hvorfor der i givet fald alligevel skal ske frifindelse i forhold til betalingspåstanden.

Selv hvis retten måtte finde, at EMRK måtte være overtrådt, kan der ikke med bestemmelsen i artikel 41 ydes erstatning eller godtgørelse til sagsøgerne. Bestemmelsen omfatter alene Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols hjemmel til at tilkende passende erstatning.

Herudover gøres det gældende, at der under alle omstændigheder intet grundlag er for et godtgørelsesniveau i den størrelsesorden, som fremgår af betalingspåstanden. Der er da heller ikke fremlagt sammenlignelig praksis, hvor der er ydet godtgørelse endsige godtgørelse i den størrelsesorden, som sagsøgerne påstår under denne sag.

3.4 Naboretligt krav

Det gøres overordnet gældende, at Aarhus Kommune ikke er rette sagsøgte i forhold til spørgsmål om overtrædelsen af naboretten.

Rette sagsøgte for et krav på naboretligt grundlag er netop naboen, dvs. Arrangøren - og ikke Aarhus Kommune, der blot er myndighed. Aarhus Kommune har således fx intet med entreprisen vedrørende opsætning af banen at gøre, men er alene myndighed for godkendelsen af løbets afvikling og vilkårene herfor.

Aarhus Kommune kan derfor ikke ifalde erstatningsansvar på naboretligt grundlag for tilladelse til en aktivitet, heller ikke selvom denne aktivitet måtte medføre, at den naboretlige tålegrænse overskrides.

Det gøres herudover gældende, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet i denne sag. Sagsøgerne har således ikke godtgjort, at den naboretlige tålegrænse er overtrådt, endsige præciseret hvordan tålegrænsen skulle have været overtrådt med specificering heraf i forhold til de enkelte år.

Hvad en nabo må tåle, beror derudover på en konkret rimelighedsvurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens karakter og beliggenhed og områdets karakter, jf. Højesterets dom af 10. august 2009 (U2009.2680H). Det er således de fysiske forhold - ulemperne sammenholdt med ejendommen - der er afgørende ved vurderingen af tålegrænsen.

Når der skal foretages en vurdering af den naboretlige tålegrænse, kan det have betydning, om eventuelle (støj)grænseværdier er overholdt, men grænseværdierne kan ikke stå alene, jf. bl.a. tidligere højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen, der i en artikel gengivet i UfR 2000B.403 bl.a. anfører:

"De grænseværdier for støj, som er fastsat af Miljøstyrelsen - eller andre - kan på denne baggrund ikke stå alene, når det skal vurderes, hvornår det er rimeligt at betale erstatning for støjgener fra nye vejanlæg. I stedet må foretages en helhedsvurdering, hvori støjniveauet må indgå som et - om end væsentligt - moment blandt flere."

Det er således altid et moment i den naboretlige vurdering, om eventuelle grænseværdier er overskredet, men der kan ikke sættes lighedstegn mellem overskridelsen af en grænseværdi og overskridelsen af den naboretlige tålegrænse, jf. også Taksationskommissionens kendelse af 14. december 2012 (MAD 2012.2896) vedrørende metroarbejdspladsen ved Marmorkirken.

Afgørelserne fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet samt det, at Aarhus Kommune løbende har ændret og/eller nedsat støjgrænsen i tilladelserne for de enkelte år, er ikke udtryk for, at den naboretlige tålegrænse er blevet overskredet.

Det, at støjgrænserne måtte være blevet overtrådt flere gange (vel at mærke af arrangøren - og ikke af Aarhus Kommune) ved afholdelsen af Classic Race, indebærer ikke i sig selv, at den naboretlige tålegrænse er overtrådt, herunder navnlig da det blot ville være enkelte tilfælde fordelt på 3 løbsdage. Sagsøgerne har ikke godtgjort, at støjgenerne har haft en sådan varig og konstant intensiv karakter, at der er krav på erstatning efter naboretlige regler.

Støjmålingerne i bilag C og bilag 34 er i øvrigt alene foretaget *udendørs*, og det er ikke dokumenteret, at sagsøgerne overhovedet har oplevet støjgener *indendørs*, endsige at der på noget tidspunkt har været en indendørs støjpåvirkning, der overskred 120 dB(A), 120 dB(Z) eller 117 dB(Z).

Den naboretlige tålegrænse kan derfor ikke anses for overtrådt for så vidt angår støj.

Sagsøgerne har i øvrigt på side 5-9 i processkrift 5 beskrevet en lang række *øvrige* forskellige faktiske forhold/ gener, som alle bestrides som udokumenterede, men som i øvrigt ikke - hvis de var dokumenterede - ville indebære en overskridelse af den naboretlige tålegrænse.

Sagsøgerne blev i duplikken opfordret (E) til at oplyse og dokumentere, om sagsøgerne har indgivet politianmeldelse vedrørende disse forhold, og i bekræftende fald oplyse og dokumentere politiets svar herpå. Opfordringen er ubesvaret, og dette må tillægges processuel skadevirkning efter retsplejelovens § 344. Det må derfor lægges til grund, at sagsøgerne ikke har anmeldt disse forhold til politiet, hvorfor det i det hele må anses for tvivlsomt, hvorvidt det er passeret som anført af sagsøgerne eller forholdene i øvrigt har været af nogen som helst grad for grovhed, hvilket alt andet lige understøtter, at sagsøgerne intet krav har.

Det bemærkes, at en række af de påberåbte, udokumenterede, faktiske forhold/gener slet ikke ses at vedrøre sagsøgerne, men andre, *ikke nærmere definerede, tredjemænd*, herunder bl.a. buspassagerer, cyklister og bilister (processkrift 5, side 6). Sådanne - for sagsøgerne uvedkommende - faktiske forhold/påståede gener for tredjemænd kan sagsøgerne naturligvis ikke med rette påberåbe sig i forhold til vurderingen af den naboretlige tålegrænse i relation til *sagsøgerne*.

Sagsøgerne kan ikke påberåbe sig (i øvrigt udokumenterede) gener for *andre end dem selv*. Sådanne påståede faktiske forhold/gener indgår ikke i den naboretlige tålegrænsevurdering, som alene skal bero på en konkret vurdering ud fra de faktiske omstændigheder *i relation til de enkelte naboer*. Øvrige gener, som afviklingen af Classic Race eventuelt medfører for *andre*, må derimod håndteres med de adækvate midler hertil, fx politianmeldelse mv.

Herudover påberåber sagsøgerne sig også en række udokumenterede faktiske forhold/gener, der hidrører fra *tredjemænd*, fx "*farlig kørsel med køretøjer som ikke er indregistreret inden området lukkes til Classic Race*", "*Racerløb på banen mens vejene fortsat er åbne for offentlig trafik*" og "*personale fra CRAA [red: Classic Race] laver skader på naboernes biler[. ..]*" (processkrift 5, side 7). Sådanne påståede faktiske forhold/ gener er ikke adækvate følger af afviklingen af Classic Race og kan derfor ikke henfø-

res til kommunen, ligesom kommunen i øvrigt ikke ses at være rette sagsøgte i forhold hertil.

I det hele taget bærer sagerne indtryk af, at sagsøgerne fører en sag mod Arrangøren, men rettet mod Aarhus Kommune.

Sagsøgerne har endvidere et ikke påvist et dokumenterbart tab som følge af en eventuel overskridelse af den naboretlige tålegrænse, jf. også ovenfor i afsnit 3.1. 7. Overtrædelse af naboretten i 2014-2021 indebærer ikke, at Classic Race ikke ville kunne afholdes i fremtiden, og udfaldet af denne sag får heller ikke retsvirkning i forhold til lovligheden af fremtidige løb eller andre arrangementer. Men det kan da heller tages under påkendelse i denne sag, om Classic Race kan afholdes i fremtiden, hvorfor et sådant anbringende må afvises.

3.5 Forældelse

Den del af sagsøgernes krav, der støttes på forhold vedrørende Classic Race i 2014-2015, er forældede, uagtet på hvilket af ovenstående retsgrundlag kravene vurderes.

Allerede af den grund kan sagsøgerne hver især højst få medhold i et betalingskrav på 150.000 kr. (210.000 kr. - 2 x 30.000 kr.).

Efter forældelseslovens § 2, stk. 1, regnes forældelsesfristen fra det tidligste tidspunkt, hvor fordringshaveren kunne kræve at få fordringen opfyldt. I forældelseslovens § 2, stk. 4, præciseres det, at begyndelsestidspunktet ved erstatningskrav uden for kontrakt er tidspunktet for skadens indtræden.

Tidspunktet for skadens indtræden i 2014 er den 1. maj 2014, hvor tilladelsen blev meddelt (bilag F), mens tidspunktet for skadens indtræden i 2015 er den 13. maj 2015, hvor tilladelsen blev meddelt (bilag 4).

Efter forældelseslovens § 3, stk. 1, er forældelsesfristen 3 år, hvorfor forældelsen skulle have været afbrudt senest den 1. maj 2017 henholdsvis 13. maj 2018. Eftersom stævningerne i sagerne først er indleveret henholdsvis den 26. juni og 27. juni 2018 samt 21. maj 2019, er der således indtrådt forældelse.

Sagsøgerne har ikke været i undskyldelig uvidenhed om de omstændigheder, der begrundet erstatningskravet, jf. forældelseslovens § 3, stk. 2, og selv hvis man antog, at sagsøgerne var i undskyldelig uvidenhed om tilladelsen for 2014 og 2015, er kravet alligevel forældet.

Det fremgår af forarbejderne til forældelsesloven, at fristen løber *"fra det tidspunkt, hvor de følger, der kræves erstatning for, har vist sig på en sådan måde, at skadelidte havde rimelig anledning til og mulighed for at rejse et - eventuelt foreløbigt - erstatningskrav"*. Dette tidspunkt kan - henset til de gener sagsøgerne har gjort gældende i denne sag - ikke være senere end tidspunktet for afholdelsen af løbene.

Classic Race blev afholdt i perioden fra den 16.-18. maj 2014 henholdsvis perioden fra den 22. - 24. maj 2015, og begyndelsestidspunktet for forældelsen kan derfor under alle omstændigheder ikke udskydes længere end til disse tidspunkter, hvor sagsøgerne senest fik eller burde have fået kendskab til løbene, som - de jo i øvrigt vidste eller burde vide - havde været afviklet og afholdt siden 2010.

Forældelseslovens regler gælder uagtet EMRK, medmindre der er grundlag for, at forældelse i den konkrete situation ville statuere en krænkelse heraf, jf. herved Østre Landsrets dom af 4. juni 2014 (U2014.3045Ø).

Sagsøgerne har på ingen måde godtgjort, at forældelse i disse sager vil være af en sådan karakter, at forældelse ville stride mod Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Der henvises navnlig til, at sagsøgerne havde mulighed for at anlægge sag, så snart de gener, som sagsøgerne påberåber sig under sagerne, blev evidente, dvs. ved afholdelse af Classic Race hvert enkelt år.

..."

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

Rettens begrundelse og resultat

Eventet Classic Race har efter det oplyste været afholdt i Aarhus siden 2010 og indtil 2021. Under eventet blev motorløb afholdt på en midlertidig afspærret bane, som var etableret på vej, der ellers benyttes til almindelig trafik. Der foreligger ikke nærmere oplysninger om politiets vilkår for og tilladelser hertil, jf. bekendtgørelse nr. 659 af 11. juni 2010, jf. færdselsloven § 37, stk. 3, nr. 4.

Eventet blev afviklet i området omkring Mindeparken, og sagsøgernes ejendomme ligger i tilknytning til eller i nærheden af eventområdet og racerbanen.

Efter de forklaringer, som er givet af

E

P

,

M

J

C

L

og K der alle boede i området ved Mindeparken i den periode, hvor der blev afholdt Classic Race, oplevede beboerne i dette område flere gener i forbindelse med afviklingen af Classic Race, navnlig i form af adgangsbegrænsninger til deres ejendomme og støj.

Sagsøgerne har fremsat krav om betaling af erstatning eller godtgørelse for tort for hvert år, 2014-2019 og 2021, hvor der har været afholdt Classic Race.

Spørgsmål om forældelse - Classic Race 2014 og 2015

Det følger af forældelseslovens § 2, stk. 4, at den 3-årige forældelsesfrist for krav på erstatning eller godtgørelse for skade forvoldt uden for kontrakt regnes fra tidspunktet for skadens indtræden.

Efter forklaringerne fra M C E
P J L og K
lægger retten til grund, at der har været sådanne gener, herunder støjgener og adgangshindringer, i forbindelse med afviklingen af Classic Race i 2014 og 2015, at sagsøgerne i hvert fald alle i 2015 var bekendt hermed. Sagsøgernes forklaringer om støjgenerne støttes også af forklaringen fra kommunens ekspert i støj, R og de støjmålinger, der blev foretaget i 2014, hvoraf fremgår, at der blev målt støj fra motorløbet med peakværdier på op til 138 dB(C).

Efter det fremkomne om generne og karakteren heraf havde sagsøgerne således allerede på dette tidspunkt rimelig anledning til og mulighed for at rejse et - eventuelt foreløbigt - krav mod kommunen. Det ændrer ikke herpå, at sagsøgerne først i forbindelse med afgørelsen fra Miljø- og Fødevareklagenævnet af 29. januar 2018 blev bekendt med, at kommunens afgørelse om støj var ugyldig og derfor blev ophævet og hjemvist.

På denne baggrund og da sagsøgerne tidligst har stævnet Aarhus Kommune den 26. juni 2018 - mere end 3 år efter afviklingen af Classic Race 2014 og 2015, frifindes Aarhus Kommune for de fremsatte krav vedrørende 2014 og 2015.

Den naboretlige tålegrænse - Classic Race 2016-2019 og 2021

Sagsøgernes ejendomme ligger alle i området ved Mindeparken, som ubestridt løbende er blevet brugt til større events, herunder koncerter og motionsløb. Sagsøgernes ejendomme ligger således alle i et område, hvor der indimellem må påregnes betydelige gener, herunder i form af støj og adgangshindringer, i forbindelse med arrangementer og events.

Efter dansk ret kan der ydes erstatning for varige naboulempen, der overskrider grænsen for, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfunds-

mæssige udvikling på det ulempeforvoldende område. Den naboretlige tålegrænse beror på en konkret rimelighedsvurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens art, beliggenhed og områdets karakter. Der tages i denne forbindelse hensyn til den offentligretlige regulering af den ulempeforvoldende virksomhed.

Som anført har sagsøgernes ejendomme en sådan beliggenhed, at de har måtte påregne betydelige gener i forbindelse med blandt andet større events. Classic Race var et event med motorløb, der kunne opnås tilladelse til, jf. færdselslovens § 37, stk. 3, nr. 4, og som i øvrigt reguleredes via offentligretlige regler om blandt andet støj. Herefter, og da motorløbet alene foregik én gang årligt med 2½ løbsdage, har ulemperne forbundet med Classic Race ikke haft en sådan karakter og varighed, at Aarhus Kommune som nabo overskred den naboretlige tålegrænse ved lade Classic Race foregå på sine arealer. Den omstændighed, at der tillige var en periode med opsætning og nedtagning, hvor sagsøgerne også oplevede støjgener og delvise adgangsbegrænsninger til deres ejendomme, kan ikke føre til et andet resultat.

Aarhus Kommunes håndtering af støj – Classic Race 2016-2019

Af WHO's guidelines For Community Noise, som har været gældende siden 1999, fremgår blandt andet at "..., impulse noise exposures should never exceed 140 dB peak sound pressure in adults, and 120 dB peak sound pressure in children."

Det er ubestridt, at Aarhus Kommune – som i forhold til Classic Race blandt andet havde ansvar for regulering af støj i henhold til miljøbeskyttelsesloven – første gang traf afgørelse om regulering af støj ved tilladelse af 1. marts 2016 for Classic Race 2016.

Kommunen har siden truffet afgørelse den 21. december 2016 vedrørende Classic Race 2017-2022, den 17. maj 2018 vedrørende kommende Classic Races, den 14. maj 2019 vedrørende Classic Race 2019 og den 10. december 2019 vedrørende kommende Classic Races.

I kommunens afgørelser fra 2016 -2018 blev støjgrænsen for motorløbet sat til 120 dB(A). I afgørelsen af 14. maj 2019 blev støjgrænsen fastsat til 120 dB(Z), og i afgørelsen af 10. december 2019 blev støjgrænsen fastsat til 117 dB(Z).

Afgørelserne har alle været indbragt for Miljø- og Fødevareklagenævnet, som har ophævet de af kommunens afgørelser, der har været realitetsbehandlet, når bortses fra kommunens afgørelse af 10. december 2019, hvor den fastsatte støjgrænse var lavere end den støjgrænse for høreskader i forhold til børn, som fremgik af WHO's guidelines.

I sin afgørelse af 29. januar 2018 henviste Miljø- og Fødevareklagenævnet til støjgrænsen på 120 dB i WHO's guidelines og anførte blandt andet, at fastsættelse af støjgrænser på så højt et niveau som i den omhandlede sag forudsatte en særlig begrundelse og stillede særlige krav til afgørelsens oplysnings- og vurderingsgrundlag. Herefter konstaterede klagenævnet, at kommunens afgørelse af 21. december 2016 som følge af utilstrækkelig oplysning af sagen led af en væsentlig mangel, som førte til ugyldighed. Kommunens afgørelse blev derpå ophævet og hjemvist til fornyet behandling.

Den 12. april 2019 ophævede Miljø- og Fødevareklagenævnet Aarhus Kommunes nye afgørelse af 17. maj 2018, idet klagenævnet ved sin afgørelse fandt, at den fastsatte peakstøjgrænse på 120 dB(A) ikke var sundhedsmæssig acceptabel, og at dette var en væsentlig mangel ved kommunens afgørelse. Klagenævnet anførte endvidere blandt andet, at fastsættelsen af en ny lavere støjgrænse nødvendiggjorde, at der blev udarbejdet en ny teknisk og økonomisk redegørelse vedrørende støjdæmpende tiltag, og at det skulle fremgå, at støjgrænsen kun kunne anses for overholdt, når støjniveauet tillagt måleudsikkerheden ikke oversteg denne.

På denne baggrund og efter det øvrige fremkomne om kommunens oplysning og vurdering af spørgsmålet om håndtering af støj for Classic Race 2016-2018 finder retten, at Aarhus Kommune har handlet ansvarspådragende ved i de pågældende år at fastsætte støjgrænsen til 120 dB(A) i et beboelsesområde.

Kommunens afgørelse af 14. maj 2019 blev ikke realitetsbehandlet af Miljø- og Fødevareklagenævnet, idet Classic Race 2019 var afholdt, da klagenævnet skulle behandle klagen. For Classic Race 2019 fastsatte kommunen som anført en støjgrænse på 120 dB(Z). Af kommunens afgørelse om støjniveauet fremgår videre, at det "ved kontrolmåling af peakniveauet betragtes som en overskridelse, hvis værdien er større end støjgrænsen fradraget måleudsikkerheden (3,9 dB) dvs. 116,1 dB(Z)". Det fulgte også af kommunens afgørelse, at kommunen som følge af tidsnød ikke havde udarbejdet en ny teknisk økonomisk redegørelse vedrørende støjdæmpende tiltag. Af støjmålinger foretaget i forbindelse med Classic Race 2019 fremgår, at blandt andet de formel 1-biler, som blev målt med peakværdier på op til 118,7 dB, blev flaget ud, og at der søndag blev indsat chikaner for bilerne Youngtimer og DTC, efter det lørdag aften blev konstateret, at de var målt med peakværdier på op til 120,2 dB henholdsvis 117,7 dB.

Selvom kommunen undlod at udarbejde en ny teknisk økonomisk redegørelse til brug for fastsættelsen af støjniveauet ved Classic Race 2019, finder retten under hensyn til støjgrænsen på 120 dB(Z) og vilkåret om håndteringen af måleudsikkerheden, at kommunens undladelse ikke har haft en sådan betydning for de faktiske støjgener, at kommunen herved har handlet ansvarspådragende.

På denne baggrund og under hensyn til sagsforløbet, herunder at klagenævnets endelige afgørelse fremkom den 12. april 2019, sammenholdt med de interesser, der i øvrigt var forbundet med Classic Race, finder retten endvidere, at der ikke er grundlag for at fastslå, at Aarhus Kommunes sagsbehandling har været forbundet med sådanne væsentlige mangler, at kommunen har handlet ansvarspådragende i forbindelse med sin afgørelse af 14. maj 2019.

Erstatning eller godtgørelse for tort vedrørende Classic Race 2016-2018

Sagsøgerne har ikke dokumenteret, at de har lidt nogen form for økonomisk tab som følge af kommunens afgørelser for Classic Race 2016-2018, og betingelserne for at opnå erstatning, herunder et skønsmæssigt fastsat beløb, er derfor ikke til stede.

Det følger af erstatningsansvarslovens § 26, stk. 1, at tort forudsætter en culpøs krænkelse af en vis grovhed vedrørende den pågældendes selv- og æresfølelse. De ansvarspådragende fejl, som kommunen har begået, udgør ikke sådanne grove retsstridige krænkelse, og der er derfor heller ikke grundlag for betaling af godtgørelse for tort.

Den Europæiske Menneskerettighedskonvention

Det følger af retspraksis fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, at støjforurening kan udgøre en krænkelse af den ret til respekt for sit hjem, der følger af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention artikel 8. Der skal imidlertid være tale om et særdeles intenst og uproportionalt indgreb eller undladelse for, at domstolen anser artikel 8 for overtrådt. De forhold, som sagsøgerne har påberåbt sig, udgør ikke sådanne indgreb eller undladelser, at Aarhus Kommune har gjort sig skyldig i en krænkelse af Den Europæiske Menneskerettighedskonvention artikel 8.

Aarhus Kommunes frifindelsespåstand tages derfor til følge.

Aarhus Kommune har oplyst ikke at være momsregistreret af betydning for sagen.

Efter sagernes udfald skal hver af de syv sagsøgere til Aarhus Kommune i sagsomkostninger betale 37.857,15 kr. inkl. moms. Af det samlede sagsomkostningsbeløb på 265.000 kr. til Aarhus Kommune er 20.000 kr. til dækning af kommunens udgifter til skønsmændens honorar, og 245.000 kr. er til udgifter til advokatbistand. Retten har ved fastsættelsen af beløbet til advokatbistand foruden sagernes værdi taget hensyn til sagernes forløb og omfang. Retten har herved på den ene side taget hensyn til, at sagerne har haft et betydeligt omfang blandt andet som følge af et stort antal processkrifter fra sagsøgernes side, herunder vedrørende påstande, som sagsøgerne har frafaldet før hovedforhandlingen, at

der har været afholdt syn og skøn, og at sagernes hovedforhandling har haft en varighed på 2½ retsdage. Retten har på den anden side taget hensyn til, at sagerne, der i det væsentlige drejer sig om de samme spørgsmål, er sambehand- lede, og at processkrifter og retsmøder har omfattet alle syv sager.

Omkostningsafgørelsen indebærer, at sagsøgerne endeligt skal bære de af dem foreløbigt afholdte udgifter til skønsmandens honorar på 65.000 kr.

THI KENDES FOR RET:

Aarhus Kommune frifindes.

M	N	E	J	P
,	C	og	H	skal i sagsomkostninger til

Aarhus Kommune inden 14 dage hver betale 37.857,15 kr.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.



VESTRE LANDSRET DOM

afsagt den 10. september 2025

Sag BS-16918/2023-VLR
(6. afdeling)

E
(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Jacob Schall Holberg)

og

Sag BS-16926/2023-VLR
(6. afdeling)

P
(advokat Peter Blenstrup Nielsen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Jacob Schall Holberg)

Retten i Aarhus har den 13. marts 2023 afsagt dom i 1. instans (sagerne BS-22559/2018-ARH og BS-22625/2018-ARH).

Landsdommerne Malene Værum Westmark, Alexander M. P. Johannessen og Julie Bloch Vingaard (kst.) har deltaget i ankesagernes afgørelse.

Påstande

Appellanterne, E og P, har gentaget deres påstande for byretten om, at indstævnte, Aarhus Kommune, til dem hver skal betale 210.000 kr. med procesrente af 63.000 kr. fra sagens anlæg til den 1. maj 2019, af 126.000 kr. fra den 21. maj 2019 til den 29. marts 2020 og af 210.000 kr. fra den 30. marts 2020.

E og P har derudover gentaget deres subsidiaire påstand for byretten om betaling af et mindre beløb end 210.000 kr. forrentet med sædvanlig procesrente fastsat af Vestre Landsret.

Aarhus Kommune har påstået dommen stadfæstet.

Supplerende sagsfremstilling

Der er for landsretten fremlagt en række yderligere bilag, herunder vedrørende racerløb kørt i andre byer og om arrangementer afholdt i og omkring Mindeparken i Aarhus.

Der er derudover for landsretten fremlagt mailkorrespondance fra 2014 mellem embedslæge G og Aarhus Kommune om bl.a. støjniveau og sundhedsfaglige anbefalinger samt mail af 4. juli 2014 fra Aarhus Kommune til Classic Race Aarhus om Formel 1-bilernes deltagelse i løbet.

Af mail af 8. september 2014 fra embedslægen til Aarhus Kommune fremgår bl.a.:

"Som du kan se af nedenstående uddrag og link anbefaler WHO en grænse på 120 dB for børn.

Guidelines for Community Noise, World Health Organization 1999
Kap 3 Adverse health effects of noise, side 41:

- a. Data from animal experiments indicate that children may be more vulnerable in acquiring noise-induced hearing impairment than adults.
- b. At very high instantaneous sound pressure levels mechanical damage to the ear may occur (Hanner & Axelsson 1988). Occupational limits are set at peak sound pressure levels of 140 dBA (EU 1986a). For adults, this same limit is assumed to be in order for exposure to environmental and leisure time noise. In the case of children, however, considering their habits while playing with noisy toys, peak sound pressure levels should never exceed 120 dBA."

"Guidelines for Community Noise" blev udsendt af WHO i april 1999. Ud over det, som er gengivet fra retningslinjerne i byrettens dom, fremgår af punkt 2 om "Noise sources and measurement" bl.a.:

"... The A-weighting is most commonly used and weights lower frequencies as less important than mid- and higher-frequencies. It is intended to approximate the frequency response of our hearing system.

...

Currently, the recommended practice is to assume that the equal energy principle is approximately valid for most types of noise and that a simple LAeq,T measure will indicate the expected effects of the noise reasonably well. When the noise consists of a small number of discrete events, the A-weighted maximum level (LMax) is a better indicator of the disturbance to sleep and other activities. In most cases, however, the A-weighted sound exposure level (SEL) provides a more consistent measure of single-noise events because it is based on integration over the complete noise event. ...

Where there are no clear reasons for using other measures, it is recommended that LAeq,T be used to evaluate more-or-less continuous environmental noises. Where the noise is principally composed of a small number of discrete events, the additional use of LMax or SEL is recommended. There are definite limitations to these simple measures, but there are also many practical advantages, including economy and the benefits of a standardized approach."

Videre fremgår af punkt 4.2.2 om "Noise-induced hearing impairment" bl.a.:

"... Occupational limits are set at peak sound pressure levels of 140 dBA (EU 1986a). For adults, this same limit is assumed to be in order for exposure to environmental and leisure time noise. In the case of children, however, considering their habits while playing with noisy toys, peak sound pressure levels should never exceed 120 dBA."

For landsretten er der endvidere fremlagt "Environmental Noise Guidelines for the European Region", der blev udsendt den 30. januar 2019 af WHO. Bilaget er i sagen fremlagt i både original engelsk udgave og i en dansk oversættelse. Af oversættelsen fremgår bl.a.:

" Forord

...

Disse retningslinjer er de første af sin slags, der på verdensplan er udgivet af WHO. Retningslinjerne indeholder anbefalinger til, hvordan menneskers helbred kan beskyttes mod at blive eksponeret for ekstern støj fra forskellige kilder. De indeholder ikke bare veldokumenterede råd om helbredet, men vil også kunne danne et solidt grundlag for fremtidige opdateringer set i lyset af, hvordan problemet i stigende grad anerkendes, og de hurtige fremskridt, der ses inden for forskning i påvirkningen af helbredet som følge af støj. Den omfattende proces med at udarbejde retningslinjerne er foregået ud fra en fastlagt metode: Anbefalingerne bygger på systematisk gennemgang af dokumentation, der i højere grad end tidligere ser på, hvordan helbredet påvirkes, når mennesket udsættes for støj. ...

Efter WHO's retningslinjer for samfundsstøj blev offentliggjort i 1999 og retningslinjerne for natstøj for Europa i 2009, udgør dette sæt nye retningslinjer det næste logiske skridt, idet de drager fordel af, at dette forskningsområde inddrager flere og flere aspekter og den kvalitet, der er gældende for området. ...

...

Ordliste over akustiske ord

A-vægtning	En frekvensafhængig korrektion, der anvendes på en målt eller beregnet lyd af moderat styrke for at gengive ørets varierende følsomhed over for lyd ved forskellige frekvenser
A-vægtning	En frekvensafhængig korrektion, der anvendes på en målt eller beregnet lyd af moderat styrke for at gengive ørets varierende følsomhed over for lyd ved forskellige frekvenser – C-vægtning anvendes i reglen til måling af den kraftigste lyd.
...	
L _{Aeq,T}	Det A-vægtede, ækvivalente konstante lydtrykkniveau i et nærmere angivet tidsinterval, der starter ved t ₁ og slutter ved t ₂ og udtrykkes i decibel (dB), på et nærmere angivet sted

LA,max Det maksimale, tidsvægtede og A-vægtede lydtrykniveau inden for et nærmere angivet tidsinterval, der starter ved t1 og slutter ved t2 og udtrykkes i decibel (dB)

...

Lpeak,C Niveauet for det maksimale lydtryk med C-vægtning, inden for et nærmere angivet tidsinterval

Lpeak,lin Niveauet for det maksimale lydtryk med lineær frekvensvægtning, inden for et nærmere angivet tidsinterval

...

Formål

Hovedformålet med disse retningslinjer er at komme med anbefalinger til, hvordan menneskets helbred kan beskyttes, når det udsættes for ekstern støj fra forskellige kilder: støj fra transport (vejtrafik, jernbane og luftfart), fra vindmøller samt fritidsaktiviteter. ...

...

På baggrund af de fastlagte rammer og hovedspørgsmål er relevant litteratur gennemgået i forbindelse med udarbejdelsen af disse retningslinjer for at kunne inddrage væsentlige forskningsresultater inden for ekstern støj og helbred, siden EU's retningslinjer for ekstern støj og nattestøj blev udgivet (WHO, 1999; WHO Regional Office for Europe, 2009). ...

...

1. Indledning

...

WHO offentliggjorde i henholdsvis 1999 og 2009 retningslinjer for ekstern støj (Community Noise Guideline - CNG) og nattestøj (Night Noise Guidelines - NNG) for Europa (WHO, 1999; WHO Regional Office for Europe, 2009). Siden da har der i betydeligt omfang samlet sig dokumentation for den helbredsmæssige betydning af ekstern støj.

...

2.2.2 Indikatorer for ekstern støj anvendt i retningslinjerne

...

I mange tilfælde er indikatorer som L_{den} eller L_{night} muligvis ikke de bedste til at forklare en bestemt støjpåvirkning. Støjindikatorer for enkeltstående tilfælde – som f.eks. det maksimale lydtrykniveau ($L_{A,max}$) og dets frekvensfordeling – er velegnede i konkrete situationer, f.eks. for togtrafik om natten eller flystøj, der helt klart kan medføre, at folk bliver vækket, og andre fysiske reaktioner, der hovedsageligt bestemmes med $L_{A,max}$. På trods af dette er det fortsat ikke muligt at foretage en nøjagtig vurdering af forholdet mellem forskellige typer støjindikatorer for enkeltstående tilfælde og betydningen for helbredet på længere sigt. Retningslinjerne kommer derfor ikke med nogen anbefalinger for støjindikatorer for enkeltstående tilfælde.

...

3.5 Fritidsstøj

Anbefalinger

Hvad angår den gennemsnitlige eksponering for støj, afgiver GDG (arbejdsgruppen, der har udarbejdet retningslinjerne) en betinget anbefaling af, at det årlige gennemsnit fra alle kilder til fritidsstøj under visse betingelser reduceres til i alt 70 dB $L_{Aeq,24h}$, idet fritidsstøj over denne grænse er forbundet med en negativ indvirkning på helbredet. Princippet om ensartet energi ("equal energy principle") kan bruges til at komme frem til eksponeringsgrænser for andre tidsmæssige gennemsnit, som muligvis vil være mere praktiske, når der skal fastsættes regler.

For enkeltstående støj og impulsstøj er det GDG's betingede anbefaling, at eksisterende retningslinjer og regler fastsat i lovgivningen under visse betingelser følges for at begrænse risikoen for et øget antal tilfælde af hørenedsættelse som følge af fritidsstøj fra både børn og voksne.

For at være på den sikre side med hensyn til at begrænse en eventuel påvirkning af helbredet anbefaler GDG kraftigt, at beslutningstagerne iværksætter foranstaltninger for at hindre eksponering over de retningsgivende værdier ...

...

Yderligere overvejelser eller usikkerheder

...

Der er indtil videre ikke udviklet nogen almindeligt anerkendt metode til vurdering af risikoen for høretab som følge af eksponering for ekstern støj. ...

...

Princippet om ensartet energi ("equal energy principle") kan ikke anvendes til at komme frem til grænser for enkeltstående tilfælde af støj, for ved høje niveauer begynder øret at reagere ikke-lineært. WHO's retningslinjer for ekstern støj fastlægger flere værdier, i forskellige enheder: $L_{AF,max} = 110$ dB for industristøj (uden angivelse af afstand), $L_{peak,lin} = 140$ dB for voksne og $L_{peak,lin} = 120$ dB for børn (mål ved 100 mm) (WHO, 1999). ...

Selvom det står klart, at kraftig støj medfører akut høreskade, er der ikke enighed om det sikre niveau. Det anbefales kraftigt, at der forskes yderligere i emnet. I mellemtiden bør de eksisterende retningslinjer være gældende."

Forklaringer

E P , K og R har afgivet supplerende forklaring.

E har forklaret, at han ikke mener, at han bor i et område med mange events. DHL og andre løb varer kun et par timer, så de generer ham ikke. Andre arrangementer i Mindeparken kan han kun høre i begrænset omfang. Det er ikke noget, der generer. Han oplever i højere grad at kunne høre larm fra fodboldstadion.

Hans tinnitus er blevet værre. Hans læge mener, at hans tinnitus stammer fra støjen fra racerbilerne, og den opstod, mens han var i haven, og der var støj fra løbet. Han har ikke kunnet finde erklæringen fra lægen.

For 2-3 år siden var han i dialog med Copenhagen Historic Grand Prix. Efter hans opfattelse var det sidste gang i år, at løbet blev kørt i København. Han kender ikke til en artikel i Bilmagasinet om, hvorvidt Copenhagen Historic Grand Prix også skal foregå fremover.

P har forklaret, at der ikke er mange events i området, hvor hans ejendom er beliggende. Han kan ikke se, hvad der sker i Mindeparken, da der er store træer om parken. DHL og andre løb i området generer ham ikke, da de afholdes i et begrænset tidsrum af kun et par timers varighed. Der

har været beboerkørsel, når motionsløbene blev afviklet. Der har kun været få koncerter i Mindeparken, og den seneste koncert var i 2022 i forbindelse med dronningens 50-års jubilæum.

Under afviklingen af Classic Race og også ca. to dage forud herfor og en dag efter var hans hus totalt afspærret. Han har bl.a. haft kontakt til politiet om de problematiske adgangsforhold. Politiet afviste at behandle spørgsmål om adgangsforholdene og henviste ham til et civilretligt søgsmål.

Han blev først bekendt med de lydmålinger, som kommunen foretog i 2014, da han modtog afgørelsen af 12. april 2019 fra Miljø- og Fødevareklagenævnet.

K har forklaret, at Mindeparkudvalget blev etableret relativt tidligt efter grundejerforeningens etablering. Hensigten med udvalget var, at udvalget kunne tage sig af eventuelle problemer, der kunne opstå ved afholdelse af arrangementer i Mindeparken. Mindeparkudvalget udsendte ikke referater fra møder med bl.a. kommunen, men aflagde årlig beretning på grundejerforeningens generalforsamling.

Lydmålingerne i 2014 blev lavet på grund af grundejerforeningens dialog med kommunen. Der var lavet nogle målinger tidligere, som ikke harmonerede med deres private målinger. Det blev derfor besluttet, at der skulle laves professionelle målinger. Som han husker det, drøftede de ikke med kommunen, hvordan vægtning af målingen var foregået. Han så støjmålingen i 2014, men målingen blev ikke sendt til beboerne. Støjmålingen var så høj, at det var åbenbart, at det ikke kunne gå. Grundejerforeningen havde ikke selv fået lavet støjmålinger i 2014, og de havde ikke teknisk viden om, hvordan støjmålinger foretages og vægtes. Han er selv uddannet arkitekt.

Formel 1-bilerne var første gang med i løbet i 2013, og det var årsagen til, at der blev lavet lydmålinger i 2014. På baggrund af målingerne i 2014 og embedslægens anbefalinger, besluttede kommunen i første omgang at udelukke Formel 1-bilerne fra at deltage i Classic Race. Mindeparkudvalget blev dog efterfølgende indkaldt til et møde i januar 2015. Her blev udvalget præsenteret for en soundplan, som de ikke tidligere havde hørt om eller var blevet inddraget i udarbejdelsen af. Med soundplanen og de fastsatte vilkår mente kommunen, at det ville være forsvarligt at lade Formel 1-bilerne deltage i Classic Race. Baggrunden var efter hans opfattelse, at der var en stor politisk opbakning til løbet, ligesom løbet ville miste så store sponsorindtægter, hvis Formel 1-bilerne udgik, at der ikke længere var et økonomisk grundlag for at afholde løbet. De blev i udvalget temmelig forskrækket over kommunens beslutning om fortsat at lade Formel 1-bilerne deltage, og de bestemte sig herefter for at gå klagevejen.

Før grundejerforeningen klagede til klagenævnet, henvendte de sig til professor i miljøret, Peter Pagh, for at få bistand. Peter Pagh udarbejdede et responsum til dem. Udvalget havde efterfølgende et møde med ham. Det var vist nok i 2016.

R har forklaret, at han er uddannet civilingeniør med speciale i akustik fra Aalborg Universitet. Han har arbejdet med ekstern støj siden 2001; først som ansat i rådgiverbranchen og siden 2008 i Aarhus Kommune, hvor han også er ansat i dag. Han er den eneste uddannede akustiker i kommunalt regi.

Han blev tilkoblet Classic Race i 2013. Han var vant til at fastsætte vilkår for støj, bl.a. i forbindelse med udendørs koncerter, men han havde ikke erfaring med racerløb. Støj fra koncerter er konstant og ofte om aftenen, men ved motorløb er støjen anderledes og varierer i styrke. Der var heller ikke andre, der dengang havde erfaring med at fastsætte vilkår for støj til et arrangement som Classic Race.

Efter støjmålingen i 2014 indgik kommunen frivillige aftaler med arrangøren, men da der stadig var klager fra naboerne, blev der lavet en skriftlig afgørelse, der kunne påklages. Ved fastsættelse af en støjgrænse var der intet, kommunen kunne læne sig op ad. Der var ikke andre løb, de kunne skele til. De endte med at fastsætte en peakstøjgrænse på 120 db(A).

Normale støjgrænser angives som regel som en gennemsnitsværdi, men det ville ikke være meningsfyldt til et racerløb som Classic Race. Det skyldes, at de høje målinger fremkom, når bilerne passerede. De arbejdede derfor med en peakværdi i stedet for en gennemsnitsværdi. Støjen fra Classic Race ville ved en gennemsnitsværdi ikke være alarmerende høj. Ved en koncert, hvor støjen er vedvarende, giver det mening at arbejde med en gennemsnitsværdi. En peakværdi tager derimod højde for øjebliksbilledet i forbindelse med, at en racerbil kører forbi.

Inden kommunen fastsatte støjgrænsen til 120 db(A), forhørte han sig først ved teknisk audiologisk laboratorium ved Odense Universitetshospital, der tester høreapparater. De kunne ikke sige noget nærmere om tal eller vægtning for en støjgrænse. Kommunen kontaktede herefter embedslægen og fik svar ad to omgange. Embedslægen henviste bl.a. til, at WHO anbefalede en grænse på 120 db(A) for børn.

Han reflekterede ikke videre over henvisningen til en grænse på 120 db(A), da det er normal praksis, at man måler i A-vægtning. Folk opfatter ikke alle frekvenser lige højt, og for at få et udtryk for, hvordan lyden opfattes, anvendes A-vægtning. Han opfatter 120 db(A) som en forsvarlig støjgrænse.

Det var først med den reviderede version af retningslinjerne for ekstern støj fra WHO, som kom i 2019, at der entydigt blev henvist til, at der skal anvendes en lineær måling (Z-vægtning). Da Miljø- og Fødevareklagenævnet henviste hertil i afgørelsen af 12. april 2019, rettede kommunen ind og anvendte herefter Z-vægtning ved fastsættelse af støjgrænsen. Miljø- og Fødevareklagenævnet dikterede ikke, at der skulle fastsættes en lavere værdi, men at kommunen skulle søge at nedbringe støjniveauet.

Da han genlæste retningslinjerne fra WHO fra 1999 efter at have modtaget afgørelsen fra Miljø- og Fødevareklagenævnet, opdagede han, at der i retningslinjerne henvises til to forskellige målinger. Han opfatter derfor rapporten fra 1999 som tvetydig. Det er usædvanligt i forhold til sædvanlig praksis at benytte Z-vægtning.

Ved en lineær måling bliver ingen frekvenser undertrykt. Som han husker det, var der ikke den store forskel på målingerne ved A- og Z-vægtningen. Hvis der ikke er mange lav- eller højfrekvenser, nærmer de to måleformer sig hinanden. Forevist støjmålingerne fra 2018 kan han bekræfte, at der for nogle af biltyperne er større forskel på målingerne – op til 10 db, alt efter om der anvendes en A- eller Z-vægtning. Det afhænger af frekvensspektret for den pågældende bil.

Der kan være en måleusikkerhed, der angives forskelligt, alt efter hvad målingen skal bruges til. I selve løbssituationen er måleusikkerheden lavere, da man her ikke behøver at tage højde for vind og vejr. Kommunen valgte dog at medtage måleusikkerheden på 3,9 i det hele, da de fastsatte støjgrænsen på 117 db(Z).

Han har ikke følt sig presset som embedsmand til at fastsætte et bestemt lydniveau. Der var interesse for hans arbejde, men kommunen har fulgt hans anbefalinger.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

E og P har yderligere anført, at Aarhus Kommune har handlet ansvarspådragende ved at anvende en forkert måleenhed til støjmåling og ved at fastsætte en uforsvarlig støjgrænse på 120 db(A).

Aarhus Kommune har heroverfor anført, at det ud fra den viden, der var tilgængelig på tidspunktet for kommunens afgørelser, hvor peakstøjgrænsen på 120 db(A) blev fastsat, måtte anses som forsvarligt og ikke ansvarspådragende at fastsætte en sådan peakstøjgrænse. Det skal i den forbindelse tillægges vægt, at den nye rapport fra WHO først blev offentliggjort efterfølgende.

Landsrettens begrundelse og resultat

Problemstilling

Sagen angår for landsretten, om E og P er berettiget til erstatning eller godtgørelse for tort for årene 2014-2019 og 2021, hvor der har været afholdt Classic Race i Aarhus.

Classic Race 2014 og 2015

Det fremgår af forældelseslovens § 2, stk. 4, at forældelsesfristen for krav på erstatning eller godtgørelse for skade forvoldt uden for kontraktforhold regnes fra tidspunktet for skadens indtræden. Af lovens § 3, stk. 2, fremgår endvidere bl.a., at hvis fordringshaveren var ubekendt med fordringen, regnes forældelsesfristen først fra den dag, da fordringshaveren fik eller burde have fået kendskab hertil.

Efter forklaringerne fra P og K lægger landsretten til grund, at beboerne først blev bekendt med notatet om de støjmålinger, som kommunen havde foretaget i 2014, da de i 2019 modtog afgørelsen fra Miljø- og Fødevareklagenævnet. Selv om E og P således først på dette tidspunkt blev bekendt med støjmålingerne, forelå de faktiske omstændigheder i form af støjgenerne i forbindelse med afviklingen af Classic Race i 2014 og 2015. De havde derfor allerede på disse tidspunkter mulighed for at rette et eventuelt foreløbigt krav mod kommunen.

På den baggrund og i øvrigt af de grunde, som byretten har anført, tiltræder landsretten, at de fremsatte krav vedrørende 2014 og 2015 er forældet.

Classic Race 2016-2019

Ved Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelser af 29. januar 2018 og 12. april 2019 fandt nævnet, at kommunens afgørelser af 21. december 2016, som angik tilladelse til Classic Race Aarhus 2017-2022, og 17. maj 2018 vedrørende påbud om driftsvilkår til Classic Race Aarhus havde væsentlige mangler i form af utilstrækkelig sagsoplysning og en sundhedsmæssig uacceptabel peakstøjgrænse på 120 db(A). Som følge heraf ophævede nævnet afgørelserne og hjemviste sagerne til fornyet behandling ved Aarhus Kommune. I afgørelsen af 12. april 2019, hvor nævnet slog fast, at den fastsatte peakstøjgrænse på 120 db(A) ikke var sundhedsfaglig acceptabel, henviste nævnet bl.a. til, at WHO's anbefalinger er baseret på ikke-vægtede støjgrænser, og at en A-vægtning ikke er egnet til at fastsætte peakstøjgrænsen.

Spørgsmålet bliver herefter om Aarhus Kommune – blandt andet som følge af de ophævede og hjemviste afgørelser – har handlet ansvarspådragende.

Om sagen er tilstrækkelig oplyst og den nærmere fastsættelse af støjgrænsen, beror på et skøn, herunder primært af teknisk karakter, hvori også indgår sundhedsmæssige vurderinger. Den omstændighed, at nævnet har ophævet Aarhus Kommunes afgørelser, bevirker ikke i sig selv, at kommunen har handlet ansvarspådragende, idet dette beror på en samlet vurdering af, om kommunen i forbindelse med sin skønsudøvelse har handlet uforsvarligt.

Landsretten lægger efter bevisførelsen, herunder R's , til grund, at kommunen forud for fastsættelsen af peakstøjgrænsen på 120 db(A) undersøgte en eventuel eksisterende praksis og havde korrespondance med embedslægen og herefter – og på baggrund af indholdet af WHO's "Guidelines for Community Noise" fra 1999 – efter et samlet skøn fastsatte støjgrænsen på 120 db(A).

Landsretten lægger efter bevisførelsen endvidere til grund, at det først med WHO's "Environmental Noise Guidelines for the European Region", der blev offentliggjort den 30. januar 2019, blev tydeliggjort, at de anbefalede støjgrænser baserer sig på en lineær måling (Z-vægtning).

Herefter, og efter en samlet vurdering af sagens oplysninger, finder landsretten, at Aarhus Kommunes fastsættelse af støjgrænsen til 120 db(A), hvilket skete inden offentliggørelsen af WHO's reviderede retningslinjer fra 2019, ikke er en sådan fejl, der kan anses for ansvarspådragende. Landsretten lægger i den forbindelse vægt på, at Aarhus Kommune foretog vurderingen ud fra et teknisk skøn baseret på de oplysninger og anbefalinger, der var tilgængelige på daværende tidspunkt.

Landsretten finder derudover ikke grundlag for at fastslå, at kommunen i forbindelse med afgørelserne i øvrigt har begået fejl af en karakter, der kan føre til, at kommunen har handlet ansvarspådragende.

Af de grunde, som byretten har anført vedrørende Aarhus Kommunes afgørelse af 14. maj 2019, tiltræder landsretten, at kommunen heller ikke har handlet ansvarspådragende i forbindelse med denne afgørelse.

Da Aarhus Kommune ikke har handlet ansvarspådragende – og da E og P i øvrigt ikke har dokumenteret et økonomisk tab – er betingelserne for at tilkende erstatning ikke opfyldt.

Efter det ovenfor anførte finder landsretten heller ikke grundlag for at tilkende E og P godtgørelse for tort.

Af de grunde, som byretten har anført, tiltræder landsretten endvidere, at der ikke er sket en krænkelse af Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 8.

Den naboretlige tålegrænse 2016-2019 og 2021

Efter naboretlige regler må ingen ejer udøve en sådan råden over sin ejendom, at ulemperne for naboerne overstiger en vis tålegrænse. Naboretlige regler kan anvendes som grundlag for at kræve erstatning.

Aarhus Kommune har som myndighed udstedt vilkår for afholdelsen af Classic Race og for benyttelsen af tilstødende grønne områder og vejarealer. Miljø- og Fødevareklagenævnet fremhævede i afgørelsen af 29. januar 2018 bl.a., at Aarhus Kommunes involvering i Classic Race stillede skærpede krav til beslutningsgrundlagets gennemsigtighed.

I en sag som den foreliggende, hvor Aarhus Kommune er ejer af vejen og de tilstødende arealer, hvor Classic Race afholdes, og hvor kommunen har fastsat specifikke driftsvilkår og understøttet afviklingen af arrangementet, sammenholdt med kommunens involveringsgrad i Classic Race i øvrigt, ligesom Miljø- og Fødevareklagenævnet har tilsidesat den støjgrænse, som Aarhus Kommune fastsatte for årene 2017-2019, finder landsretten ikke grundlag for at fastslå, at E og P er afskåret fra at rejse et naboretligt krav mod Aarhus Kommune.

Spørgsmålet bliver herefter, om den naboretlige tålegrænse er overskredet.

Efter sagens oplysninger, herunder de afgivne forklaringer, lægger landsretten til grund, at afviklingen af Classic Race medførte gener for de omkringboende, og at særligt støjgenerne oversteg, hvad der ellers var sædvanligt i området i forbindelse med øvrige arrangementer. Selv om dette er tilfældet, finder landsretten af de grunde, som byretten har anført, at ulemperne ikke har haft en sådan varighed og karakter, at disse har overskredet den naboretlige tålegrænse.

Konklusion

Landsretten tiltræder herefter, at Aarhus Kommune er blevet frifundet, og stadfæster derfor byrettens dom.

Sagsomkostninger

Efter sagens udfald skal E og P i sagsomkostninger for landsretten hver betale 41.437,50 kr. til Aarhus Kommune. Af det samlede sagsomkostningsbeløb på 82.875 kr. er 2.875 kr. til dækning af kommunens udgifter til oversættelse af bilag, og 80.000 kr. af beløbet er til dækning af udgifter til advokatbistand inkl. moms. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokat taget hensyn til sagens omfang og forløb.

THI KENDES FOR RET:

Byrettens dom stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal E og P inden 14 dage hver betale 41.437,50 kr. til Aarhus Kommune. Beløbene forrentes efter rentelovens § 8 a.