

MRF 2025.44/2

Retten i Aarhus' dom af 7. april 2025, sag BS-38128/2021-ARH

A (adv. Paul Lorenzen) mod Aarhus Kommune (adv. Britta Moll Bown)

Ikke grundlag for at forhøje den af taksationskommissionen udmålte erstatning på 25.000 kr. for støjgener fra ny omfartsvej syd om Aarhus, som medførte en overskridelse af de vejledende støjgrænser for vejstøj med 1 dB.

Sagen angik, om A havde krav på forhøjelse af erstatning på naboretligt grundlag som følge af støjgener fra en ny omfartsvej syd om Aarhus (Giber Ringvej), der forløb ca. 50 meter fra A's bolig. Mellem A's ejendom og det nye vejforløb lå en naboejendom, der på grund af afstanden til vejen var blevet totaleksproprieret af Aarhus Kommune. Kommunen havde derimod afslået A's anmodning om overtagelse af A's ejendom i medfør af vejlovens § 44, idet A's ejendom ikke i væsentlig grad var berørt af nye vejbyggelinjer, og da byggelinjerne ikke hindrede en rimelig udnyttelse af ejendommen, hvilket taksationskommissionen tiltrådte i maj 2019. Efterfølgende fremsatte kommunen et tilbud til A om erstatning på 50.000 kr., idet kommunens støjberegning havde vist, at omfartsvejen ville påføre A's ejendom en støjbelastning, som overskred Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for vejstøj med 1 dB. Da A ikke accepterede tilbuddet, blev sagen indbragt for taksationskommissionen, som forhøjede erstatningen til 100.000 kr. med den begrundelse, at oplysningerne om den eksproprierede naboejendoms størrelse og alder indebar, at der var nærliggende risiko for, at bebyggelsen på naboejendommen ville blive nedrevet med den følge, at støjbelastningen for A's ejendom ville stige markant. A påklagede afgørelsen til overtaksationskommissionen og påstod erstatningen forhøjet til 600.000 kr. med henvisning til en ejendomsmæglererklæring. Kommunen påstod erstatningen nedsat til 50.000 kr. svarende til kommunens oprindelige tilbud, idet kommunen bl.a. anførte, at man ikke havde planer om at nedrive bebyggelsen på A's naboejendom, men derimod ville videresælge den. Overtaksationskommissionen fandt ikke grundlag for at tilsidesætte kommunens oplysning om, at der ikke var planer om at nedrive nabobebyggelsen, og bemærkede, at hvis bebyggelsen på et senere tidspunkt alligevel måtte blive nedrevet, måtte der tages stilling til, om erstatningssagen skulle genoptages, hvilket kommunen i givet fald af egen drift burde rejse for taksationsmyndighederne. Overtaksations-

kommissionen fandt, at den naboretlige tålegrænse var overskredet, men at der var tale om et grænsetilfælde, hvor erstatningen i overensstemmelse med praksis skulle fastsættes til 25.000 kr. Da kommissionen ikke er bundet af parternes påstande, blev erstatningen nedsat til 25.000 kr., uanset at kommunen havde tilbudt A 50.000 kr. i erstatning. A anlagde herefter sag mod Aarhus Kommune med påstand om, at kommunen skulle betale 600.000 kr. i erstatning, subsidiært et mindre beløb, som dog ikke måtte være under 100.000 kr. Kommunen påstod frifindelse og gjorde navnlig gældende, at der ikke var grundlag for at tilsidesætte overtaksationskommissionens skønsmæssige erstatningsfastsættelse. Under sagen blev udmeldt to syn og skøn til vurdering af støjbelastningen under forskellige forudsætninger henholdsvis til vurdering af tab af handelsværdi. I sidstnævnte skønserklæring blev det konkluderet, at A's ejendom var faldet med 800.000 kr. i handelsværdi som følge af støjgener fra omfartsvejen. Byretten lagde til grund, at der ikke var aktuelle planer om nedrivning af nabobebyggelsen til A's ejendom, hvorfor beregningen af den forventede støj fra den nye vej ikke skulle ske på baggrund af en potentiel nedrivning. Den vejledende støjgrænse var ifølge kommunens støjberegning kun overskredet med 1 dB ved et enkelt beregningspunkt på A's ejendom, og byretten fandt ikke grundlag for at tilsidesætte støjberegningen, der var udført med udgangspunkt i den fællesnordiske model for beregning af trafikstøj, ligesom der ikke var grundlag for at inddrage andre forudsætninger end dem, der lå til grund for beregningen. Byretten fandt med henvisning til U 1999.353 H, at erstatningen skulle udmåles til den del af ejendommens værditab, der kunne henføres til overskridelsen af den naboretlige tålegrænse, udmålt under hensyn til graden af denne overskridelse. Efter en samlet vurdering fandt byretten ikke grundlag for at tilsidesætte overtaksationskommissionens skønsmæssige fastsættelse af erstatningen til 25.000 kr., idet skønserklæringen om handelsværdien ikke kunne føre til et andet

resultat, idet den navnlig angik ejendommens samlede værditab som følge af omfartsvejens etablering og betydningen af maksimalstøjen i

forhold til døgnmiddelværdien. På den baggrund blev kommunen frifundet.

Kommentar: Dommen følger fast retspraksis, hvorefter domstolene ikke tilsidesætter taksationskommissionernes skønmæssige udmåling af erstatning, medmindre ekspropriaten har godtgjort, at der er grundlag for at tilsidesætte kommissionens afgørelse, jf. U 2023.3722 H (**MRF 2023.118**), **MRF 2023.286 B**, **MRF 2024.330 Ø**, **MRF 2025.28 Ø** og **MRF 2025.131 B**. Dommen viser også, at erstatning for værditab for støjbelastning over den naboetlige tålegrænse udmåles efter et princip om differenceerstatning, således at der kun ydes erstatning for den del af generne, som overskrider tålegrænsen, jf. U 1999.353 H og fra nyere praksis f.eks. **MRF 2021.307 B**.



RETEN I AARHUS DOM

afsagt den 7. april 2025

Sag BS-38128/2021-ARH

A
(advokat Paul Lorenzen)

mod

Aarhus Kommune
(advokat Britta Moll Bown)

Denne afgørelse er truffet af retsassessor Jimmy Bøgh Veitland.

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen, der er anlagt den 6. oktober 2021, drejer sig om størrelsen af den erstatning, som sagsøger, A, kan tillægges som følge af nærføringsgener efter naboretlige regler i forbindelse med sagsøgers, Aarhus Kommune, anlæg af Beder-Beringvejen, nu Giber Ringvej.

A har nedlagt principal påstand om, at Aarhus Kommune skal tilpligtes at betale 600.000,00 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra sagens anlæg. Der er nedlagt en subsidiært påstand om, at Aarhus Kommune skal tilpligtes at betale et mindre beløb end 600.000,00 kr., - dog ikke under 100.000,00 kr. - med tillæg af sædvanlig procesrente fra sagens anlæg til berømmelse til betaling sker.

Aarhus Kommune har nedlagt påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Det fremgår af sagen, at Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro den 15. februar 2021 afsagde kendelse vedrørende erstatningsfastsættelsen i forbindelse med nærføringsgener fra Bering-Beder vejen, senere Giber Ringvej, hvilket anvendes i det følgende. Sagen ved Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro var foranlediget af, at A havde indbragt en kendelse fra Taksationskommissionen af 9. september 2020, ved hvilken han var tilkendt 100.000,00 kr. i erstatning, idet han påstod erstatningen fastsat til 600.000,00 kr. eller et mindre beløb over 250.000,00 kr. Af Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebros kendelse fremgår blandt andet:

” ...

Indledende oplysninger

Sagen vedrører erstatningsfastsættelse i forbindelse med nærføringsgener fra Bering-Beder vejen.

Mandag den 15. februar 2021 ca. kl. 09.10 samledes Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro på Adresse 1 8361 Hasselager. Til stede ved overtaksationskommissionens behandling af sagen var formanden, lektor, ph.d.

B ejendomskonsulent C Ingeniør D
D ejendomsmægler E og teamleder F

Sagen er indbragt for Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro af lodsejeren. Lodsejeren var mødt sammen med sin repræsentant, advokat Paul Lorenzen fra Advokatfirmaet Adelgade 78.

Vejmyndigheden gav møde ved projektleder G , landinspektør
H COWI og landinspektør I , COWI.

Protokollen blev ført af juridisk sekretær, fuldmægtig, cand.jur. Tia Andersen.

...

Sagens oplysninger

Sagens omstændigheder er nærmere beskrevet i Taksationskommissionen for Aarhus' kendelse af 9. september 2020. Taksationskommissionens resultat og begrundelse i kendelsen er gengivet nedenfor.

Taksationskommissionens afgørelse af 9. september 2020

”Det følger af Højesterets domme, gengivet i UfR 1999.353 og 360, at der skal betales erstatning for ulemper i form af støj og lignende fra et nyt vejanlæg, hvis ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet. Ved vurderingen af, om denne tålegrænse er overskredet, må der foretages en konkret vurdering, hvor hensyn må tages til blandt andet støjniveauet, bygningernes afstand til vejanlægget, trafikintensiteten, områdets karakter og ejendommens beliggenhed. I taksationspraksis tillægges der som regel ikke erstatning, hvis støjniveauet udenfor ikke overstiger 58 dB(A) og afstanden fra vejen til ejendommens beboelsesbygninger er mere end 100 m.

Beder-Beringvejen er et nyt vejanlæg, der ikke følger eksisterende veje, men skærer sig igennem et åbent, landligt landskab, der ikke har været udnyttet på anden måde end til almindelig landbrugsmæssige formål. Vejen vil derfor repræsentere et væsentligt indgreb i landskabet uden at tilføre de tilgrænsende ejendomme en synderlig værditilvækst i form af forbedrede tilkørselsforhold til Aarhus og til motorvejsnettet. Taksationskommissionen finder derfor, at vejanlægget vil overskride den naboretlige grænse, som A må tåle.

A har derfor krav på erstatning. Ved fastsættelsen af erstatningen må der tages hensyn til den forventede nedgang i ejendommens værdi på grund af støjbelastningen fra Beder-Beringvejen, men der må også tages hensyn til, at det kun er den værdinedgang, der er en følge af overskridelsen af tålegrænsen, ikke af vejanlægget som sådan, der fører til erstatning.

De foreliggende støjregninger forudsætter, at bebyggelsen på naboejendommen, Adresse 2 bevares. En fjernelse af bygningerne må antages at forøge støjbelastningen, men der foreligger ingen beregninger, der viser den forventede forøgelse. Såfremt spørgsmålet opstod i forbindelse med erstatningsfastsættelse for afståelse, måtte erstatningen fastsættes ud fra forholdene som de var på ekspropriationstidspunktet. Erstatningen for overskridelse af den naboretlige tålegrænse må tage sit udgangspunkt i forholdene, som de er på tidspunktet for afsigelsen af kendelse, og senere indtrufne omstændigheder kan som udgangspunkt ikke medføre, at spørgsmålet skal eller kan tages op igen.

Omstændighederne ved kommunens erhvervelse af naboejendommen er ikke oplyst, men oplysningen i tingbogen om, at erhvervelsen er sket ved ekspropriation, og de foreliggende oplysninger om bebyggelsens størrelse og alder indebærer, at der er en nærliggende risiko for, at ejendommen nedrives med den følge, at støjbelastningen for A's ejendom fra Beder-Beringvejen vil stige markant.

2 kommissionsmedlemmer (J og K) finder, at erstatningen under disse omstændigheder skal fastsættes til et beløb, der er væsentligt større end kommunens påstand og stemmer for efter en samlet vurdering at fastsætte beløbet til 100.000 kr., der forrentes fra taksationskommissionens modtagelse af sagen.

Et medlem (L) finder ikke, at det resultat, som flertallet er nået frem til, og hvis forudsætninger dette medlem i øvrigt er enig i, med tilstrækkelig sikkerhed er udtryk for den nedgang af ejendommens værdi, som vejens anlæg vil medføre på grund af den betydelige støjbelastning, som må forventes. Dette medlem stemmer derfor at fastsætte erstatningen til 130.000 kr.

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

Der tillægges A et beløb til dækning af udgifterne ved sagkyndig bistand som fastsat nedenfor.

Thi bestemmes:

Der tillægges A som ejer af ejendommen, matr. nr. 144/1 og 144/2 i Ingerslev By, Tiset, Adresse 1 Tranbjerg J i erstatning for overskridelse af den naboretlige tålegrænse som følge af støjbelastning fra Bering-Beder vejen på 100.000 kr., der forrentes som anført i vejlovens § 120 fra 27. september 2019.

Til dækning af udgifter til sagkyndig bistand tillægges der A 15.000 kr."

Parternes påstande og synspunkter

Lodsejeren påstod taksationskommissionens afgørelse ændret, således at erstatningen forhøjes til 600.000 kr. subsidiært et mindre beløb dog ikke under 250.000 kr.

Lodsejeren fremførte, at naboejendommen skærmer for støjen i forhold til hans ejendom. Naboejendommen er i meget ringe stand, hvorfor ejendommen vil

blive fjernet. Lodsejerens ejendom bliver udsat for et støjniveau, der væsentligt overstiger de kendte støjgrænser for acceptabel støj. Trafikbelastningen vil desuden blive væsentligt større end forudsat i støjberegningerne, og støjbelastningen af ejendommen vil derved medføre et sundhedsskadeligt niveau.

Lodsejeren henviste til en ejendomsmæglererklæring, hvoraf fremgår, at ejendommen i en længere periode har været udbudt til en kontantpris på 1.899.000 kr., og at ejendommen vurderes til 1.299.000 kr., når vejen er færdigbygget.

Den anvendte trafikmodel ved beregningen af støjniveauet tager ikke højde for bygningen af Marselistunnelen med trafikale problemer for trafikken til Aarhus Havn, ligesom der ikke er taget højde for, at vejen sammen med motorvejen E45 og Djurslandsmotorvejen vil udgøre en Ring 3 uden om Aarhus.

Af vejmyndighedens støjplan fremgår, at naboejendommen virker støjbegrænsende. Det er misvisende at medregne naboejendommen, som må antages at blive nedrevet, da der ellers ikke er grundlag for at ekspropriere denne. Lodsejers hund reagerer konstant på rotteangreb på naboejendommen, hvilket også indikerer, at den ikke kan udfæses, men skal nedrives. Der er ikke foretaget støjberegninger fra broen Vejnavn 1 /Jegstrupvej, selvom støjbelastningen fra en bro må antages at være større end fra selve vejen. Der er heller ikke taget højde for den tunneleffekt, som en nedgravet vej kan give anledning til, hvor støj fra betonvægge kastes tilbage, så den forstærkes, når den rammer betonvæggen i modsatte side.

Lodsejeren købte ejendommen i 2003 og kunne ikke tage højde for, at vejen blev nævnt i regionplanen for 2005. Da lodsejeren købte ejendommen, lå den i rolige og landlige omgivelser uden mulighed for byudvikling, hvorfor tålegrænsen for ejendommen ikke som påstået af vejmyndigheden er højere.

Lodsejeren henviste til en række fremlagt avisartikler og undersøgelser vedrørende trafikstøj og sundhedseffekter.

Vejmyndigheden påstod taksationskommissionens afgørelse ændret, således at erstatningen nedsættes til maksimalt 50.000 kr.

Ejendommen er beliggende tæt ved Tranbjerg og Aarhus, der er byområder i konstant vækst. Herudover ligger ejendommen tæt på den eksisterende landevej til Horsens. Ejendommen ligger også tæt op ad Vejnavn 1. Forholdene medfører, at der for ejendommen er en høj tålegrænse. Vejens mulige forløb tæt forbi ejendommen har desuden været kendt i mange år, og behovet for vejen har været omtalt siden 1960'erne.

Vejmyndigheden fremførte, at ejendommen ikke havde været erstatningsberettiget for nærhed til vejanlægget, hvis der ikke havde været et punkt i støjberegningen, hvor den vejledende støjgrænse er overskredet. De udførte støjberegninger er baseret på den tresporede vej, der er blevet vedtaget. Den vandrette afstand fra beboelsesbygningen på ejendommen til nærmeste kørebane kant er ca. 50 meter. Det ekstra spor etableres på vejens nordlige side og påvirker således ikke vejens afstand til ejendommen. Ejendommens adgang til offentlig vej

er uændret. Erstatningen skal alene fastlægges ud fra den ulempe, der pålægges ejendommen som følge af det ene beregningspunkt, hvor den vejledende støjgrænse er overskredet med 1 dB(A).

Taksationskommissionen har lagt til grund, at ejendommen ikke forventes at opnå en værditilvækst som følge af vejanlægget, og at det har betydning for, at den naboretlige tålegrænse er overskredet. Overtaksationskommissionen skal tage stilling til niveauet for den naboretlige tålegrænse uden hensyn til den værdimæssige påvirkning af ejendommen. Taksationskommissionen har endvidere tillagt det vægt, at der angiveligt skulle være usikkerhed omkring, hvorvidt bygningen på naboejendommen vil blive fjernet på et tidspunkt. Bygningen er tillagt en skærmende effekt i støjberegningerne. Naboejendommen er totaleksproprieret af vejmyndigheden som følge af de naboretlige konsekvenser fra vejprojektet. Der er ikke planer om at nedrive bygningen, da ejendommen udbydes til salg, når en køber har haft mulighed for at danne sig et indtryk af påvirkningen fra det kommende vejanlæg. Dette bliver formentlig ved udgangen af 2021.

Erstatningen skal fastlægges ud fra de faktiske forhold på ekspropriationstidspunktet. Hvis taksationskommissionens præmis skulle gøres gældende, ville der være mange sager, hvor man skulle se bort fra adskillige forhold, hvilket ikke er hverken juridisk eller praktisk muligt. Overtaksationskommissionen skal derfor alene forholde sig til de udførte støjberegninger, hvor de faktiske omstændigheder i området er medtaget.

Der er ikke i støjberegningerne taget højde for en eventuel midlertidigt øget trafik på Bering-Beder vejen i forbindelse med bygningen af den planlagte Marselstunnel. Den generelle påvirkning af vejene i kommunen, som bygningen af Marselstunnelen midlertidigt giver anledning til, kan ikke give krav på erstatning.

Overtaksationskommissionens begrundelse og afgørelse

Ifølge de fremlagte støjberegninger vil støjpåvirkningen ved beboelsesbygningen, når vejanlægget tages i brug, generelt være under 58 dB(A). På et punkt i 1. sals højde i bygningens nordlige ende er der beregnet en støjpåvirkning på 59 dB(A).

Det indgår i støjberegningerne, at bebyggelsen på naboejendommen har skærmende effekt. En nedrivning af nabobygningerne må antages at forøge støjbelastningen.

Vejmyndigheden har ifølge det oplyste eksproprieret naboejendommen som følge af vejprojektets naboretlige konsekvenser. Overtaksationskommissionen finder – i lighed med taksationskommissionen – at såfremt bebyggelsen på naboejendommen som følge af vejanlægget vil blive nedrevet, må der i støjberegningerne ses bort fra den skærmende effekt. Der bør i så fald udarbejdes nye støjberegninger, der viser støjbelastningen uden bebyggelsen på naboejendommen.

Overtaksationskommissionen finder imidlertid ikke at have grundlag for at til-sidesætte det af vejmyndigheden oplyste om, at der ikke er planer om at ned-rive bebyggelsen på naboejendommen. Ifølge vejmyndigheden vil naboejendom-men blive udbudt til salg, når en køber har mulighed for at danne sig et indtryk af påvirkningen fra det kommende vejanlæg. Overtaksationskommissionen be-mærker, at hvis naboejendommen viser sig ikke at kunne sælges til beboelse og i stedet bør nedrives, må der tages stilling til, om afgørelsen skal genoptages som følge af, at de under taksationssagen fremlagte støjberegninger hviler på urigtige forudsætninger. Vejmyndigheden bør af egen drift rejse spørgsmålet for taksationsmyndighederne, medmindre parterne når til enighed om en anden løs-ning.

Overtaksationskommissionen har på den anførte baggrund taget udgangspunkt i de af vejmyndigheden fremlagte støjberegninger, idet de øvrige af lodsejeren fremførte indsigelser ikke giver grundlag for at betvivle rigtigheden af støjbereg-ningerne.

Overtaksationskommissionen kan tiltræde det, som taksationskommissionen har anført om gældende praksis om erstatning for støj fra nye vejanlæg. Det er her-efter alene den beregnede støjpåvirkning ved 1. sals højde i bygningens nordlige ende, der – med 1 dB(A) – overstiger den naboretlige tålegrænse. Det er som også anført af taksationskommissionen kun i det omfang, at ulemperne oversti-ger tålegrænsen, at der skal ydes erstatning for tabet herved.

Overtaksationskommissionen bemærker, at den af vejmyndigheden tilbudte er-statning på 50.000 kr., som alene knytter sig til støjpåvirkningen, er for høj. Den naboretlige tålegrænse må som nævnt anses for overskredet, men der er tale om et grænsetilfælde, og i overensstemmelse med praksis bør erstatningen fastættes til 25.000 kr.

Det bemærkes, at overtaksationskommissionen ikke er bundet af parternes på-stande og også kan fastsætte en lavere erstatning end påstået af vejmyndighe-den.

Overtaksationskommissionen fastsætter herefter erstatningen til 25.000 kr.

Der findes ikke grundlag for at foretage fradrag for fordele.

Lodsejeren blev ved taksationskommissionen tilkendt 15.000 kr. til dækning af udgifter til sagkyndig bistand. Lodsejeren tilkendes yderligere 10.000 kr. til dækning af udgifter til sagkyndig bistand ved sagens behandling ved overtaksa-tionskommissionen.

Da diskontoen på ekspropriationstidspunktet var 0 %, forrentes erstatningen ikke jf. lov om offentlige veje m.v. § 120.

Konklusion

Erstatningen for ulemper ved anlæg af Bering-Beder vejen fastsættes til 25.000 kr.

...”

Af referatet af taksationsforretningen vedrørende Aarhus Kommunes mulige ekspropriation af A's ejendom, matrikelnummer Matr. Nr. 1 og Matr. Nr. 2 In-gerslev By, Tiset, Adresse 4 , Hasselager, til anlæg af Giber Ringvej, frem-går blandt andet:

” ...



...

1 Aarhus Kommunes erstatningspåstand

Aarhus Kommune nedlægger påstand om, at erstatningen til ejendommens ejer fastsættes til

50.000 kr.

Erstatningsbeløbet henfører til den naboretlige ulempe fra Bering – Beder vejen som følge af, at der er én udendørs støj punktberegning i beboelsesbygningens 1. sals højde, der overstiger den vejledende støjgrænse på 58 dB(A). Se vedlagte støjkort.

2 Ekspropriationsindgrebet

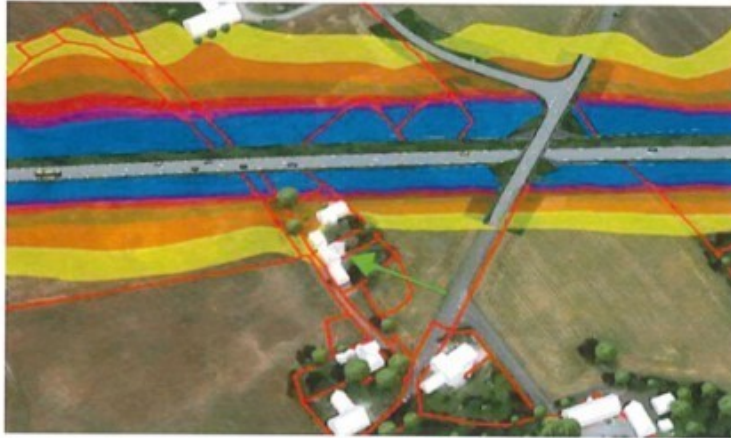
Der foretages ikke et ekspropriationsmæssigt indgreb på ejendommen.

Den vandrette afstand fra beboelsesbygningen på ejendommen til nærmeste kørebane kant er ca. 50 meter. Vejen er nedgravet ca. 5 meter ud for ejendommen. Ejendommen får uændret adgang til offentlig vej – Vejnavn 1

Bering-Beder vejens placering og nedgravning ift. ejendommen kan ses på dette udsnit fra 3D modellen på www.bering-bedervejen.aarhus.dk, hvor støj-kortet er lagt ind over.



Her er udsnit fra støjkortet i 2D.



Støjberegningerne fremgår med farvesignatur, og er beregnet på baggrund af fladeberegninger. Fladeberegninger medregner den reflekterende støj fra bygningsfacader, og er derfor ikke fritfeltsværdier, hvorfor støjniveauet til forskel fra punktberegningerne, angiver et støjniveau op til 3 dB højere tæt ved bygninger. Beregningsresultater i henhold til Miljøstyrelsens retningslinjer, skal være beregnet som fritfeltsværdier, svarende til de beregnede punktværdier. Den gule farve markerer den zone, der påvirkes med 58-60 dB(A). Det ses dermed, at ejendommens støjpåvirkning generelt er under 58 dB(A) på nær nævnte punktberegning i vedlagte støjkort.

...

5 Bygninger

På ejendommen er en beboelsesbygning med et samlet boligareal på 139 m², et udhus på 10 m² og en garage på 18 m².

6 Offentlig vurdering 2019

Ejendomsværdi			1.250.000 kr.
Grundværdi			221.600 kr.
	835 m ² à	273 kr.	227.955 kr.
	Nedslag		-6.400 kr.

7 Planlægningsmæssig status

Ejendommen er placeret i det åbne land i kommuneplanen.

..."

Af tingbogsattesten for ejendommen fremgår, at ejendommen blev erhvervet ved skøde af 16. september 2003 for 1.000.000,00 kr. og at A er erhvervede halvdelen. Ved bodelingsoverenskomst af 16. december 2010 erhvervede han den anden halvdel af ejendommen for 600.000,00 kr. således at han fra den 1. december 2010 ejede ejendommen i sin helhed.

Der foreligger et notat vedrørende byggelinjer fra Cowi, hvoraf blandt andet fremgår:

"...

Aarhus Byråd har d. 31. maj 2017 med hjemmel i vejloven, lov nr. 1520 om offentlige veje af 27. december 2014, §§ 40 og 41, pålagt byggelinjer for at sikre fremtidig udvidelse af Torshøjvej samt til sikring af en fremtidig omfartsvej mellem Beder og Bering, også kaldet Bering – Beder vejen.

Følgende gælder for de arealer, der er omfattet af byggelinjerne:

1. Der må ikke uden vejmyndighedens tilladelse bygges eller etableres nye anlæg af blivende art på byggelinjearealet.
2. Ved byggeri og anlæg af blivende art forstås bl.a. nye bygninger, tilbygninger, tagudhæng, etablering af ledningsanlæg, anlæg af befæstede parkeringspladser samt opstilling af større reklameindretninger, skiltepyloner og lignende anlæg af blivende art.
3. Der må ikke foretages væsentlige ændringer af eksisterende bygninger/bygværker på byggelinjearealet.
4. Hvis bygninger på byggelinjearealet brænder, må de ikke uden videre genopføres.

Byggelinjerne (ekskl. eventuelt højedetillæg) er beliggende som vist på vedlagte Oversigtskort nr. 1, 2, 3 og 4 dateret af 22. juni 2018.

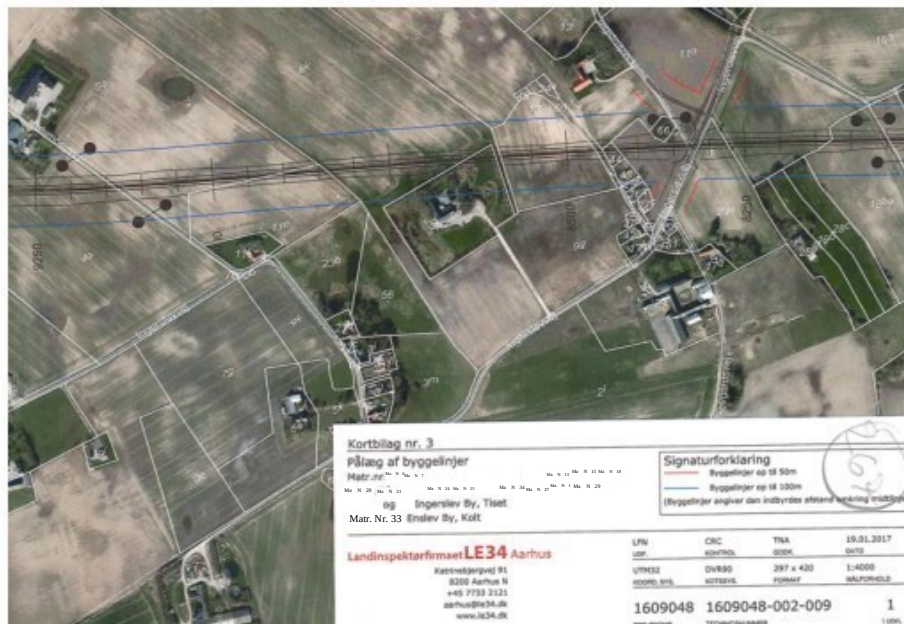
Påtaleberettiget er Aarhus Kommune, cvr.nr. 55133018, som vejbestyrelse.

Foranstående deklaration begæres iht. vejlovens § 41 tinglyst servitutstiftende forud for pantegæld og tidligere tinglyste servitutter på følgende matr. nre.:

...

Matr. Nr. 4 Matr. Nr. 5 Matr. Nr. 6 Matr. Nr. 7 Matr. Nr. 8 Matr. Nr. 9 Matr. Nr. 10 Matr. Nr. 11 Matr. Nr. 12 Matr. Nr. 13 Matr. Nr. 14 Matr. Nr. 15 Matr. Nr. 16 Matr. Nr. 17 Matr. Nr. 18 Matr. Nr. 19 Matr. Nr. 20
Matr. Nr. 21 Matr. Nr. 22 Matr. Nr. 23 Matr. Nr. 24 Matr. Nr. 25 Matr. Nr. 26 Matr. Nr. 27 Matr. Nr. 1 Matr. Nr. 28 Matr. Nr. 29 Matr. Nr. 30 Matr. Nr. 31 Matr. Nr. 32 og Ingerslev By, Tiset

...



..."

A anmodede den 6. juni 2017 i en mail Aarhus Kommune om at overtage hans ejendom, Adresse 1, Hasselager. Aarhus Kommune meddelte den 2. november 2017 afslag på anmodningen om overtagelse af ejendommen. Af afslaget fremgår blandt andet:

” ...

Indledning

Du har i e-mail af 6. juni 2017 anmodet Aarhus Kommune om at overtage hele din ejendom, matr. ^{Mat. Nr. 2} og ^{Mat. Nr. 1}, Ingerslev By, Tiset, beliggende ^{Adresse 1} Adresse 1, 8361 Hasselager.

Sagsfremstilling

Baggrunden for din anmodning er, at Aarhus Kommune i henhold til § 41 i lov om offentlige veje har pålagt vejbyggelinjer på en del af din ejendom med det formål at sikre et kommende vejanlæg, Bering-Beder-landevejen.

Du har i din anmodning om overtagelse anført, at huset har været til salg i 1½ år, men at det er vanskeligt at sælge pga. den kommende landevej. Du har vanskeligt ved at holde hus og have pga. sygdom. Desuden er vedtaget en udtalelse fra en ejendomsmægler, som tilkendegiver, at ejendommen ikke kan sælges pga. vejbyggelinjerne, og at det er vanskeligt at bygge til ejendommen i den mest oplagte ende af huset, hvilket også gør ejendommen svært omsættelig.

Vejbyggelinjerne kan ses markeret med blåt på det vedlagte bilag, og det ses, at det nordøstlige hjørne af din ejendom er omfattet af vejbyggelinjen. Byggelinjepålægget omfatter efter en umiddelbar vurdering ca. 1/6 af din ejendom.

Ejendomme **Adresse 1** består af matr. ^{Mat. Nr. 2} og ^{Mat. Nr. 4} begge Ingerslev By, Tiset. Det fremgår desuden af BBR-registeret, at ejendommen er på 835 m² og er bebygget med en beboelsesejendom med et samlet boligareal på 139 m² og med to mindre udhusbygninger, et udhus og en garage.

Afgørelse

Aarhus Kommune afviser at overtage hele ejendommen, **Adresse 1**, som følge af de pålagte vejbyggelinjer, idet ejendommen ikke i væsentlig grad er omfattet af vejbyggelinjerne, og idet linjerne ikke hindrer en rimelig udnyttelse af ejendommen, jf. vejlovens § 44, stk. 2 og 3 – modsætningsvist.

Vurdering

Som det klare udgangspunkt ydes der ikke erstatning for pålæg af vejbyggelinjer, idet vejbyggelinjepålæg anses som en almindelig regulering af ejendomsretten.

Efter vejlovens § 44, stk. 2, kan man begære det et areal, som i ikke uvæsentligt omfang er omfattet af vejbyggelinjen, overtaget, hvis arealet ikke kan sælges, og der foreligger særlige personlige grunde, f.eks. sygdom.

Imidlertid er kun en mindre del af din ejendom omfattet af vejbyggelinjerne, og derfor skal også kriterierne i vejlovens § 44, stk. 3, være opfyldt, før den kommunen bliver forpligtet til at overtage din ejendom.

Det vil sige, at der også skal være tale om, enten at den resterende ejendom bliver så lille, at det er uhensigtsmæssigt at opretholde den som ejendom, eller at ejendommen ikke længere kan udnyttes på en rimelig måde.

Det er Aarhus Kommunes vurdering, at kriterierne i § 44, stk. 3, heller ikke er opfyldt. Kommunen lægger i den forbindelse vægt på, at kun en mindre del af ejendommens have er omfattet af vejbyggelinjen, og at ejendommen fortsat kan anvendes til beboelse på samme måde, som den er blevet anvendt hidtil.

Ejendommen vil også stadig kunne tilbygges uagtet vejbyggelinjepåtegget. Den omstændighed, at en tilbygning evt. ikke kan placeres mest hensigtsmæssigt medfører ikke, at kommunen bliver overtagelsespligtig. Byggelinjens tilstedeværelse betyder, at et ønske om nyt byggeri skal vurderes af kommunen, der evt. kan dispensere fra linjen.

Det forhold, at vejbyggelinjen kan påvirke en forventet salgspris medfører heller ikke i sig selv, at ejendommen kan betragtes som usælgelig.

..."

Herefter anmodede A den 1. juni 2018 Aarhus Kommune om, at spørgsmålet om Aarhus Kommunes køb af ejendommen blev indbragt for taksationskommissionen.

I forbindelse med sagsbehandlingen udfærdigede Cowi et skema med ejendomsoplysninger, hvoraf blandt andet fremgår:

" ...

ESR Matrikeldata: INGERSLEV,TISET - Mat. Nr. 3

Kom. ejerlav	54	Zone	Landzone	Notering	
Landsejerlav	1030852	Adg. vejkode		Udv. notering	
Areal	398	Jordrente		Art kode	Ordinær matrikel (Primær)
Vejareal	0	Vejareal type		Skovnotering	
Parcelnr.		Ejerlejlighedsnr.		Approbation	01-01-1901

ESR Matrikeldata: INGERSLEV,TISET - Mat. Nr. 1

Kom. ejerlav	54	Zone	Landzone	Notering	
Landsejerlav	1030852	Adg. vejkode		Udv. notering	
Areal	437	Jordrente		Art kode	Ordinær matrikel
Vejareal	0	Vejareal type		Skovnotering	
Parcelnr.		Ejerlejlighedsnr.		Approbation	01-01-1901

...

GST Matrikeliste: 2 matrikelnummer 2 samlede faste ejendomme (SFE)

SFE-nr.	Ejerlav	Ejerlavskode	Matnr.	Areal	Vejareal
4244159	Ingerslev By, Tiset	1030852	Mat. Nr. 3	398	0
4244163	Ingerslev By, Tiset	1030852	Mat. Nr. 1	437	0

...

BBR Ejendom

Kommune	Aarhus Kommune (751)	Ejendomsnr.	211031	Bygninger	1
Vej	Adresse 1	Husnr.	...	Antal ejerlejl.	0
Ejerforhold	Privatpersoner, incl. I/S (10)	Samlet boligareal	139	Antal lejl.	1
Opdateret	12-07-2017	Erhv. areal	0	Småbygninger	2
Vandforsyning	Aliment vandforsyningsanlæg (tidligere offentligt)	Etageareal	0	Værelser	6
Afløbsforhold	SOIF: Nedsivning til sivedræn	Bebygget areal	114	Enheder	1
Olietanke	0	Samlet bygningsareal	86	Samlet areal småbyg.	28
Areal tagetage	53	Udnyttet tagetage	53	Samlet kælderareal	

...

Vurdering

År	Dato	Ejendomsværdi	Grundværdi	Benyttelse
2017	01-10-17	1.250.000	221.600	Beboelsesejendom

...

Historiske vurderinger fra 1996

År	Dato	Ejendomsværdi	Grundværdi	Benyttelse
2016	01-10-2016	1.250.000	221.600	Beboelsesejendom
2015	01-10-2015	1.250.000	221.600	Beboelsesejendom
2014	01-10-2014	1.250.000	222.300	Beboelsesejendom
2013	01-10-2013	1.250.000	222.300	Beboelsesejendom
2012	01-10-2012	1.300.000	228.000	Beboelsesejendom
2011	01-10-2011	1.300.000	228.000	Beboelsesejendom
2010	01-10-2010	1.200.000	228.000	Beboelsesejendom
2009	01-10-2009	1.200.000	228.000	Beboelsesejendom
2008	01-10-2008	1.350.000	228.000	Beboelsesejendom
2007	01-10-2007	1.350.000	228.000	Beboelsesejendom
2006	01-10-2006	1.100.000	184.200	Beboelsesejendom
2005	01-10-2005	1.050.000	175.400	Beboelsesejendom

...

Taksationskommissionen traf vedrørende dette spørgsmål afgørelse ved kendelse af 29. maj 2019. Af kendelsen fremgår blandt andet:

” ...

Sagens baggrund

Aarhus Kommune har besluttet at etablere en 12 km lang omfartsvej syd om Aarhus fra Oddervej i øst til Hovedvejen i vest. Herfra forventes Torshøjvej udvidet til 4 spor frem til tilkørslerne til motorvej E45. Vejen skal forbedre adgangen til E45 for den sydlige del af Aarhus samt oplandsbyerne Beder, Malling, Mårslet, Tranbjerg og Odder. Vejen skal også aflaste det lokale vejnet, der er stærkt belastet af trafik, især i morgen- og eftermiddagstimerne. Vejen forventes at stå færdig i 1922.

Den 31. maj 2017¹ pålagde Aarhus Kommune i forbindelse med den kommende nye vej en række ejendomme byggelinjer med en indbyrdes afstand på 100 m (50 m fra skitseprojektets midterlinje). Den færdige vej vil dække en bredde på mellem 25 og 50 m, afhængig af skråningernes omfang.

Ejendommene, matr. nr. ^{Mar. Nr. 1} og ^{Mar. Nr. 1} Ingerslev By, Tiset, af areal henholdsvis 398 m² og 437 m², i alt 835 m², tilhørende A omfattes af byggelinjepålægget, der blev tinglyst på ejendommen den 3. juli 2018. Byggelinjearealet udgør ca. 115 m².

Den 2. november 2017 afslog Aarhus Kommune en anmodning fra A om kommunens overtagelse af hele ejendommen i medfør af vejlovens § 44, og den 3. oktober 2018 indbragte Aarhus Kommune sagen for taksationskommissionen.

Taksationskommissionen har foretaget besigtigelse og forhandlet med kommunen og lodsejeren den 15. marts 2019. Lodsejerne fastholdt under besigtigelsen overtagelsesbegæringen, og kommunen fastholdt, at betingelserne for at forlange ejendommen overtaget af kommunen på grund af byggelinjepålægget ikke er til stede.

Sagens oplysninger

Af et kortbilag fremgår, beboelsesbygningen på matr. nr. ^{Mar. Nr. 1} er bygget over skellet til matr. nr. ^{Mar. Nr. 1} hvor der er opført en værkstedsbygning. Byggelinjepålægget vedrører i al væsentlighed havearealet på matr. nr. ^{Mar. Nr. 1} i hvis nordøstlige hjørne er opført et skur. Beboelsesbygningen og værkstedsbygningen berøres ikke af byggelinjepålægget, som omfatter ca. 14 % af ejendommens areal.

De to matrikelnumre er beliggende i landzone. Der er registreret et bebygget areal på 114 m² og et samlet boligareal på 139 m², heraf 53 m² som udnyttet tagetage. Ejendomsværdien pr. 1. oktober 2016 var 1.250.000 kr., heraf grundværdi 221.600 kr. Ejendommen ses handlet i 2003 for 1.000.000 kr. og ved en familieoverdragelse i 2010 for 600.000 kr.

Det er oplyst – men vurderingen er ikke fremlagt – at EDC Skanderborg har vurderet ejendommen i februar 2019 til 1.899.000 kr.

A oplyste under besigtigelsen, at han har et flexjob på grund af sygdom. Han er af samme grund nødt til at komme fra ejendommen og få den solgt. Ejendommen var allerede inden byggeindepålægget sat til salg, men interessen for ejendommen forsvandt, da Beder-Bering projektet blev kendt. Byggeindepålægget har helt hindret salg af ejendommen. Situationen er forværret af, at der tilsyneladende er overvejelser om at udvide vejen til 4 spor. Hertil kommer eventuelle byggeindepålæg i forhold til Vejnavn 1 såfremt byggeindepålægget udvides fra 50 til 100 m. Endelig har Banedanmark foretaget opkøb af ejendomme i nærheden til etablering af jernbane til Hovedgård. På grund af andre trafikprojekter må der forventes en væsentlig trafik på den nye vej, som ligger højere i terrænet end ejendommens beboelsesbygning.

...

Taksationskommissionens begrundelse og resultat

Udgangspunktet efter vejloven er, at pålæg af vejbyggeindepålæg ikke kan udløse krav på erstatning. Efter vejlovens § 44, stk. 1, kan ejeren af et byggeindepålagt areal dog kræve arealet overtaget mod erstatning, hvis ejeren afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer. Efter stk. 3, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at det ikke skønnes hensigtsmæssigt, at den bevares som en selvstændig ejendom, eller ejendommen ikke kan udnyttes på en rimelig måde.

Vejbyggeindepålægget afskærer ikke lodsejeren fra en økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af ejendommen, som fortsat kan udnyttes som hidtil. Hverken det byggeindepålagte areal eller hele ejendommen kan derfor kræves overtaget af kommunen efter vejlovens § 44, stk. 1, jf. stk. 3.

Efter § 44, stk. 2, kan ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt byggeindepålæg, begære arealet, eller hele ejendommen (de to matrikelnumre), jf. stk. 3, overtaget, hvis vejbyggeindepålægget hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren. Det kan ikke antages, at vejbyggeindepålægget i sig selv hindrer et salg af ejendommen nu, hvor det konkrete projekt er kendt. Det, der må antages at hindre salg eller vanskeliggøre et salg, er den usikkerhed, der er skabt om det konkrete vejprojekts betydning for ejendommen. Denne usikkerhed har imidlertid ikke noget at gøre med byggeindepålægget som sådan. Hertil kommer, at en overtagelse af hele ejendommen (totalekspropriation) forudsætter, at den resterende del af ejendommen ikke med rimelighed kan opretholdes som en selvstændig ejendom. Heller ikke denne betingelse kan anses for opfyldt. Uanset de personlige grunde til at afhænde ejendommen, som

A har, kan anmodningen om overtagelse af hele ejendommen ikke tages til følge.

Lodsejerne har været repræsenteret af advokat. Til dækning af udgifterne til denne bistand tilkendes der lodsejerne 10.000 kr. Der er herved også taget hensyn til det arbejde, advokaten har udført for at få sagen indbragt for taksationskommissionen.

Thi bestemmes:

Den anmodning, som A har fremsat om Aarhus Kommunes overtagelse af ejendommen, Adresse 1 Hasselager, matr. nr. Matr. Nr. 3 og Matr. Nr. 1 Ingerslev By, Tiset, tages ikke til følge.

Til dækning af lodsejerens udgifter til sagkyndig bistand tilkendes 10.000 kr., der betales af Aarhus Kommune.

..."

Sagen blev af A indbragt for Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro.

Der foreligger en efterfølgende vurdering af 24. juni 2019 af ejendommen fra ejendomsmægler M, EDC Skanderborg Hørning. Heraf fremgår blandt andet:

"...

I forbindelse med at vi er blevet bedt om at vurdere din bolig når den er beliggende indenfor en 50 meter byggelinie og med de begrænsninger det medfører på ejendommens udvikling.

Ejendommen har været udbudt i en længere periode til en kontantpris på 1.899.000 hvor salget er strandet på de begrænsninger en kommende vejføring lige udenfor dit hus vil medføre.

Vi har vurderet kontantprisen til at være 1.299.000,- når vejanlægget er færdigbygget, da det efter det oplyst vil være inden for 50 meter byggelinien.

..."

I en mail af 28. august 2019 til advokat Paul Lorenzen fra ejendomsmægler M i forbindelse med, at Aarhus Kommune varslede, at vejbyggelinjen ville blive ændret således, at den ikke længere ville berøre A's ejendom, fremgår supplerende blandt andet:

" ...

Anlæggelsen af vejen vil være til gene for ejendommen, hvor stor en betydning kan først belyses når vejen ligger der (støjforhold), det er så absolut heller ikke uden betydning hvilken form for asfalt der bliver pålagt.

Der vil under alle omstændigheder være tale om en prisreduktion.

..."

I forbindelse med ændringen af byggelinjen ved A's ejendom, forespurgte overtaksationskommissionens sekretariat den 10. december 2019 advokat Paul Lorenzen, hvorvidt klagen i den anledning ville blive tilbagekaldt.

Ved skrivelse af 18. december 2019 meddelte advokat Paul Lorenzen, at klagen blev tilbagekaldt. Af skrivelsen fremgår i øvrigt blandt andet:

" ...

I besvarelse af Deres mail af 10. december 2019 skal jeg meddele, at som følge af at vejbyggelinjen ikke længere er tinglyst på ejendommen, og da kommunen fastholder, at den planlagte vej ikke – uanset presseomtale - vil blive udvidet til en firesporet vej, er det juridiske grundlag for ekspropriation efter lov om offentlige veje § 44 ikke længere tilstede.

Uanset, at min klient fortsat vil få betydelige gener fra den nærtliggende vej, hvorfor sagen må hæves.

Jeg er enig i, at omkostningsspørgsmålet kan afgøres på skriftligt grundlag.

..."

Forud herfor havde Aarhus Kommune den 6. september 2019 fremsat tilbud om erstatning for den støjpåvirkning, som en beregning havde vist, at Giber Ringvej ville påføre A's ejendom. Det fremgår heraf blandt andet:

" ...

Aarhus Byråd har den 28. august 2019 truffet beslutning om ekspropriation af arealer og rettigheder til Bering-Beder vejen. Din ejendom berøres ikke af denne ekspropriation.

Der er dog foretaget støjberegninger, der viser, at den nordlige ende af 1. sal i din beboelsesbygning påvirkes med 59 dB(L_{den}), hvilket er 1 dB(L_{den}) over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse. Der er vedlagt støjkort fra Rambøll, der viser den beregnede støjpåvirkning af din ejendom.

Som følge af den beregnede støjpåvirkning er du berettiget til en erstatning, der er fastlagt efter praksis fra sammenlignelige sager. Kan du tiltræde vedlagte erstatningstilbud, bedes du underskrive dette og returnere det til undertegnede

Har du ikke tiltrådt erstatningstilbuddet inden 1. november 2019 vil Aarhus Kommune indbringe erstatningsspørgsmålet til behandling ved Taksationskommissionen.

Vi skal gøre opmærksom på, at erstatningen tilbydes på et naboretligt grundlag, og at støjforholdet er uafhængigt af den verserende sag ved Overtaksationskommissionen omkring den tinglyste vejbyggelinje. Til orientering forventer Aarhus Kommune snarlig aflysning af denne vejbyggelinje fra din ejendom.

..."

Af erstatningstilbuddet fremgår blandt andet:

" ...

I anledning af Aarhus Kommunes etablering af Bering-Beder vejen har støjberegningerne vist, at ejendommen:

Matr.nr. Matr. No. 3 og Matr. No. 1 **Ingerslev By, Tiset**
Adresse: Adresse 1 8361 Hasselager

Ejer: A
Adresse: Adresse 1 , 8361 Hasselager

får en støjpåvirkning fra vejen på mellem 48 - 59 dB(L_{den}).

Da Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB(L_{den}) er overskredet i den nordlige ende af beboelsesbygningens 1. sal, har:

Aarhus Kommune
 Teknik og Miljø, Drift og Anlæg
 Karen Blixens Boulevard 7
 8220 Brabrand

afgivet nedenstående erstatningstilbud til ejendommens ejer som compensation for støjpåvirkningen på ejendommen. Der henvises til vedlagte støjkort udarbejdet af Rambøll.

ERSTATNINGEN

Ulemper som følge af støj fra Bering-Beder vejen	50.000 kr.
Samlet erstatningstilbud	50.000 kr.

..."

Af de omhandlede støjkort fremgår:

" ...



Idet A ikke accepterede Aarhus Kommunes tilbud om erstatning, blev spørgsmålet af Aarhus Kommune indbragt for Taksationskommissionen for Aarhus den 27. september 2019.

Taksationskommissionen afsagde den 8. september 2020 kendelse om erstatningsspørgsmålet. Af kendelsen fremgår blandt andet:

”...

Taksationskommissionens begrundelse og resultat

Det følger af Højesterets domme, gengivet i UfR 1999.353 og 360, at der skal betales erstatning for ulemper i form af støj og lignende fra et nyt vejanlæg, hvis ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet. Ved vurderingen af, om denne tålegrænse er overskredet, må der foretages en konkret vurdering, hvor hensyn må tages til blandt andet støjniveauet, bygningernes afstand til vejanlægget, trafikintensiteten, områdets karakter og ejendommens beliggenhed. I taksationspraksis tillægges der som regel ikke erstatning, hvis støjniveauet udenfor ikke overstiger 58 dB(A) og afstanden fra vejen til ejendommens beboelsesbygninger er mere end 100 m.

Beder-Beringvejen er et nyt vejanlæg, der ikke følger eksisterende veje, men skærer sig igennem et åbent, landligt landskab, der ikke har været udnyttet på anden måde end til almindelig landbrugsmæssige formål. Vejen vil derfor repræsentere et væsentligt indgreb i landskabet uden at tilføre de tilgrænsende ejendomme en synderlig værditilvækst i form af forbedrede tilkørselsforhold

til Aarhus og til motorvejsnettet. Taksationskommissionen finder derfor, at vejanlægget vil overskride den naboretlige grænse, som A må tåle.

A har derfor krav på erstatning. Ved fastsættelsen af erstatningen må der tages hensyn til den forventede nedgang i ejendommens værdi på grund af støjbelastningen fra Beder-Beringvejen, men der må også tages hensyn til, at det kun er den værdinedgang, der er en følge af overskridelsen af tålegrænsen, ikke af vejanlægget som sådan, der fører til erstatning.

De foreliggende støjberegninger forudsætter, at bebyggelsen på naboejendommen, Adresse 2 bevares. En fjernelse af bygningerne må antages at forøge støjbelastningen, men der foreligger ingen beregninger, der viser den forventede forøgelse. Såfremt spørgsmålet opstod i forbindelse med erstatningsfastsættelse for afståelse, måtte erstatningen fastsættes ud fra forholdene som de var på ekspropriationstidspunktet. Erstatningen for overskridelse af den naboretlige tålegrænse må tage sit udgangspunkt i forholdene, som de er på tidspunktet for afsigelsen af kendelse, og senere indtrufne omstændigheder kan som udgangspunkt ikke medføre, at spørgsmålet skal eller kan tages op igen.

Omstændighederne ved kommunens erhvervelse af naboejendommen er ikke oplyst, men oplysningen i tingbogen om, at erhvervelsen er sket ved ekspropriation, og de foreliggende oplysninger om bebyggelsens størrelse og alder indebærer, at der er en nærliggende risiko for, at ejendommen nedrives med den følge, at støjb belastningen for A ejendom fra Beder-Beringvejen vil stige markant.

2 kommissionsmedlemmer (J og K finder, at erstatningen under disse omstændigheder skal fastsættes til et beløb, der er væsentligt større end kommunens påstand og stemmer for efter en samlet vurdering at fastsætte beløbet til 100.000 kr., der forrentes fra taksationskommissionens modtagelse af sagen.

Et medlem (L finder ikke, at det resultat, som flertallet er nået frem til, og hvis forudsætninger dette medlem i øvrigt er enig i, med tilstrækkelig sikkerhed er udtryk for den nedgang af ejendommens værdi, som vejens anlæg vil medføre på grund af den betydelige støjb belastning, som må forventes. Dette medlem stemmer derfor for at fastsætte erstatningen til 130.000 kr.

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

Der tillægges A et beløb til dækning af udgifterne ved sagkyndig bi-stand som fastsat nedenfor.

Thi bestemmes:

Der tillægges A som ejer af ejendommen, matr. nr. 3 og Matr. Nr. 1 Ingerslev By, Tiset, Adresse 1 Tranbjerg J i erstatning for overskridelse af den naboretlige tålegrænse som følge af støjb belastning fra Bering-Beder vejen på 100.000 kr., der forrentes som anført i vejlovens § 120 fra 27. september 2019.

..."

Denne afgørelse blev herefter indbragt for Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro, der den 15. februar 2021 afsagde den indbragte kendelse, der blev sendt til A's advokat ved mail den 7. april 2021.

Der er i forbindelse med sagsbehandlingen ved Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro indgivet indlæg med supplerende bemærkninger, gengivet i kendelsen.

I forbindelse med anlægget af Giber Ringvej, blev der den 12. oktober 2018 af Aarhus Kommune, Plan og Miljø, meddelt VVM-tilladelse til anlæg af vejen. Af tilladelsen fremgår blandt andet:

" ...

Aarhus Kommune ønsker at anlægge en ny vejforbindelse i det sydlige Aarhus som skal forbinde Thorshøjvej ved E45 i vest og Oddervej i øst. Bering-Beder vejen bliver ca. 12 km lang, og skal sammen med Østjyske Motorvej og Djurslandmotorvejen udgøre en del af en ny overordnet ringforbindelse rundt om Aarhus. Denne ring skal bl.a. medvirke til at aflaste det øvrige vejnet og give en mere ligelig fordeling af trafikbelastningen på de sydlige indfaldsveje. Vejen vil desuden kunne blive en vigtig del i betjeningen af fremtidige byvækstområder i den sydlige del af kommunen.

Projektets geografiske udstrækning fremgår af nedenstående:



"Tillæg nr. 43 til Kommuneplan 2013 for Bering-Beder vejen" indeholder retningslinjer for vejanlægget, der er indarbejdet i Kommuneplan 2017, og hvor der er i henhold til planlovens §11g er udarbejdet en VVM-redegørelse i tilknytning til kommuneplantillægget.

...

Af tillæg nr. 43 til Kommuneplan 2013 for Bering-Beder vejen, hvortil der er henvist, fremgår blandt andet:

"...

7.2.2 Nye vejanlæg

Det er i trafikmodelberegningerne forudsat, at følgende større ændringer på vejnettet i den sydlige del af Aarhus, som kan have betydning for projektet, er implementeret inden 2018:

- › Ombygning af Marselis Boulevard

Dette vejanlæg er således medtaget i beregningerne for begge scenarieår.

...

7.2.4 Influensvejnet

Der er udpeget et influensvejnet, som består af de veje, hvor der forventes at ske væsentlige ændringer i trafikbelastningen. Det er valgt at medtage veje, hvor trafikbelastningen i 2030 ændres med +/-25 % i forhold til 0-alternativet.

Udpegningen af influensvejnettet er gennemført på baggrund af trafikmodelberegninger for 0-alternativet og de tre alternativer inkl. mulige tilvalg. Influensvejnettet fremgår af figur 7.1.

Influensvejnettet indikerer således, hvor der kan forventes væsentlige ændringer i trafikbelastningen ved etablering af Bering-Beder vejen.

...

7.3.1 Bering-Beder vejen

Ifølge trafikmodelberegningerne vil der i 2018 komme til at køre 8.000-12.000 køretøjer i døgnet på Bering-Beder vejen. I 2030 beregnes trafikbelastningen til 13.500-19.000 køretøjer i døgnet. Den største trafikbelastning forekommer mellem Tandervej og Landevejen. På strækningen øst for landevejen beregnes de største trafikbelastninger ved en nordlig placering. Modsat ser det ud vest for Landevejen, hvor de største trafikbelastninger beregnes ved en sydlig placering.

Trafikbelastningen på Torshøjvej beregnes for de tre scenarier til henholdsvis 13.500-15.000 køretøjer i døgnet i 2018 og 18.000-19.000 i 2030. Sammenlignet med 0-alternativet vil de tre scenarier medføre en stigning i trafikken på 3.500-5.000 køretøjer i døgnet i 2030, hvilket ses som et udtryk for, at det overordnede vejnet med Bering-Beder vejen sikres god sammenhæng til motorvejsnettet. Den største trafikbelastning på Torshøjvej beregnes ved en sydlig placering af Bering-Beder vejen.

Trafikmængderne indebærer, at niveauekryds skal være signalregulerede eller etableres som 2-sporede rundkørsler. Dette gælder dog ikke en eventuel tilslutning ved Ingerslev, hvor trafikbelastningen på sidevejen forventes at være meget lav.

..."

Vedrørende Marselistunnelen fremgår af notat af 15. juni 2020 om trafikafviklingen i anlægsfasen blandt andet:

"...

VVM-redegørelsen fra 2007 forudsætter, at trafikafviklingen ad Marselis Boulevard og Åhavevej opretholdes i minimum ét spor i hver retning i hele anlægsfasen. Dette forudsætter som hovedprincip, at tunnelen bygges én side ad gangen.

Foranlediget af et behov for, at fremkommeligheden for biltrafikken til/fra Aarhus Havn, herunder også for Molslinjens kunder, sikres bedst muligt i anlægsperioden, har Teknik og Miljø imidlertid udarbejdet et oplæg til trafikafvikling, hvor der i hele anlægsperioden opretholdes trafik i tilsammen 2 spor i hver retning.

Forslaget fremgår af bilagene (1-5), hvor det er vist, hvordan trafikken kan omledes i 5 anlægsfaser. Det bemærkes, at en ny vejforbindelse fra Åhavevej til Søndre Ringgade er en fuldstændig afgørende forudsætning for, at der kan opretholdes 2 spor i hver retning.

Grundprincipperne i trafikafviklingen bliver dermed:

1. Den nuværende trafik på Marselis Boulevard skal under hele anlægs- gelsen af tunnelen afvikles tosporet i begge retninger. Ét spor i hver retning, kan ikke anbefales til trafikafvikling i fem år, hvorfor en sup- plerende, ny vejforbindelse er nødvendig at få etableret forud.
2. Den nævnte, nye vej placeres i banegraven som en forlængelse af Værkmestergade, dvs. at tidligere forundersøgelser genbesøges og der indledes drøftelser med arealejer(e).
3. Hvis det ikke viser sig muligt at forlænge Værkmestergade i bane- graven, arbejdes der videre med en forlængelse via Augustenborg- gade.

Det vurderes, at det viste forslag vil have tilstrækkelig kapacitet til, at den nu- værende trafik med fremskrivninger kan opretholdes til og fra havnen under hele anlægsbyggeriet. Der er dog ingen tvivl om, at trafikken på Ringgaden vil blive udfordret. Det vil således blive nødvendigt med bl.a. ændringer i køre-/svingspor på Ringgaden (f.eks. lukkes højresving til Ankersgade) og omlodning af personbiltrafik til City (i størrelsesordenen 25-50 % heraf) samt sydfra kommende, tung trafik (10-20 %).



...

Trafikprognose

Ifølge de nye beregninger, som tager afsæt i nye tal fra Aarhus Havn, for- ventes der 15.000-16.000 køretøjer på den nye Marselis Boulevard og knap 15.000 køretøjer i tunnelen (årsdøgntrafik).

De skønsmæssige trafikberegninger, som lige nu foreligger, er således sta- dig meget usikre, men ud fra disse kan det forsigtigt konkluderes, at det se- nest tegnede billede (fra 2017) i store træk er uændret.

..."

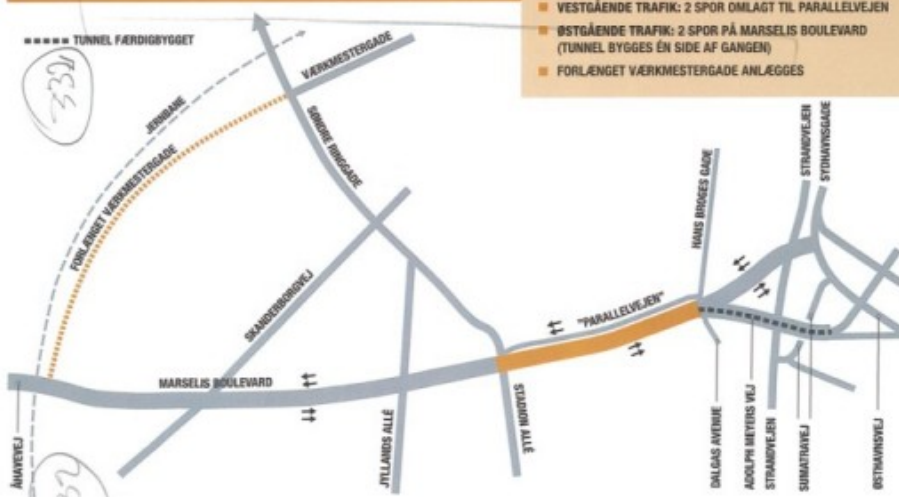
Af bilagene vedrørende de fem faser for trafikafviklingen i anlægsfasen af Mar- selistunnellen fremgår:

"...

TRAFIKAFVIKLING UNDER TUNNELBYGGERI FASE 1

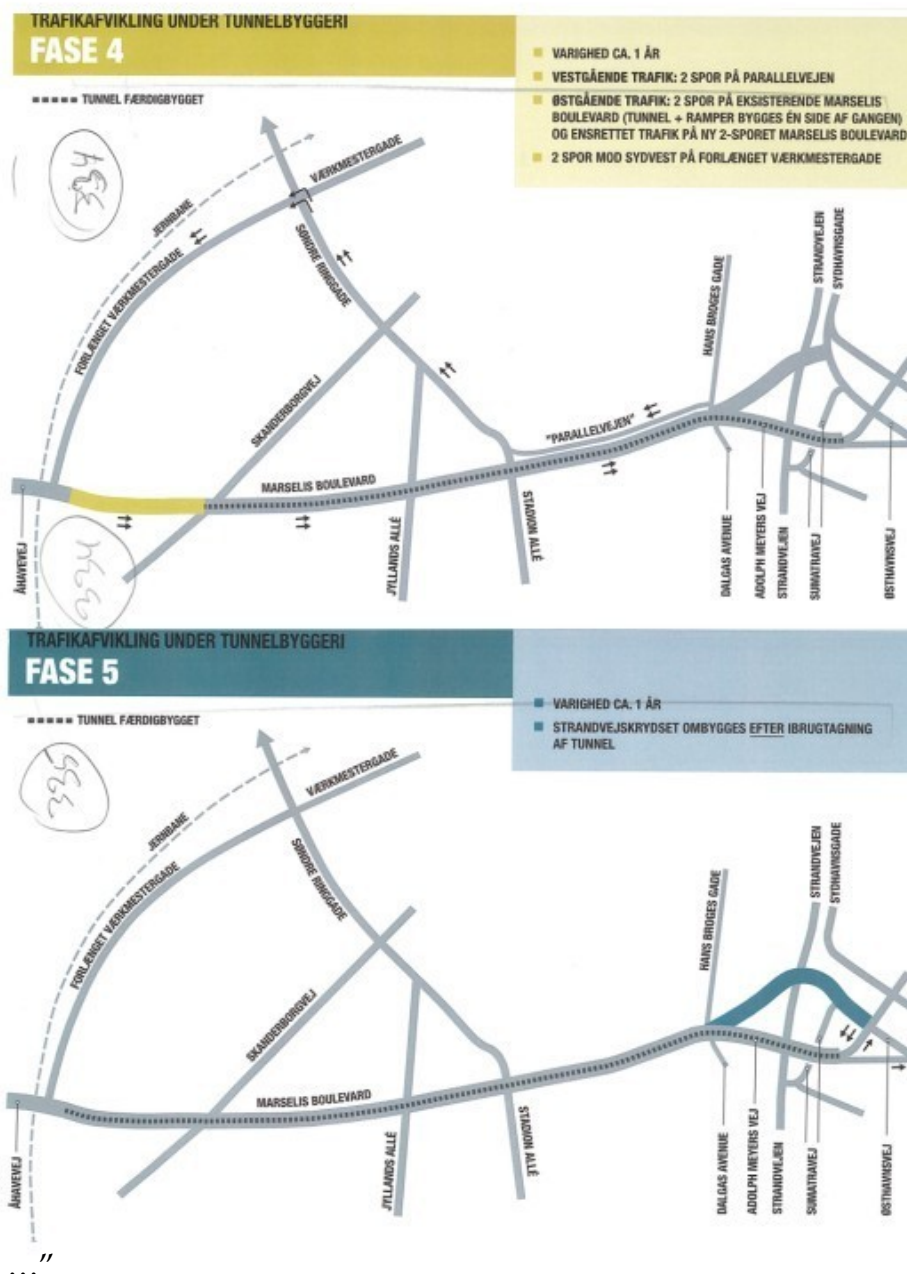


TRAFIKAFVIKLING UNDER TUNNELBYGGERI FASE 2



TRAFIKAFVIKLING UNDER TUNNELBYGGERI FASE 3





Der er fremlagt en artikel fra Mig & Århus fra den 3. oktober 2020 i forbindelse med flytningen af Mols Linjens færgeterminal og de trafikale konsekvenser heraf. Af artiklen fremgår blandt andet:

” ...

Aarhus Havn har bygget en splinterny færgeterminal og har samtidig opgraderet Østhavnsvej til to spor således, at der er god plads til både last- og personbiler på havnen. Både terminalen og den opgraderede adgangsvej står nu klar til de ca. 1,5 mio. biler og ca. 3 mio. passagerer, der årligt sejler med Molslinjen mellem Aarhus havn og Odden.

...

”Fra den 11. november flytter 1,5 mio. personbiler væk fra bymidten, fordi de fleste af bilerne vil komme til og fra havnen via Marselis boulevard og viadukten ved havnen. Det er en stor fordel

(for trafikken i midtbyen, der fra den ene dag til den anden vil blive væsentlig mindre belastet,” fastslår Q

...”

Af opslag på Aarhus Havns hjemmeside af 13. oktober 2021 fremgår, at daværende rådmand for teknik og miljø, R ville holde et indlæg i forbindelse med anlæg af Marselistunnellen med titlen "Alle veje fører til og fra haven", herunder i forhold til trafikafviklingen i anlægsfasen.

Der er fremlagt et uddrag af Aarhus Havns ledelsesberetning uden angivelse af, for hvilket år. Det fremgår af denne blandt andet:

" ...

GODSOMSÆTNING

Godsmængden steg med 888.000 tons (10%) til 10.136.000 tons med følgende fordeling:

1000 tons	2021	2020
Containerruter	5.489	4.856
Ro-ro	400	337
Fast bulk	2.915	2.805
Tankfart	1.332	1.250
I alt	10.136	9.248

...

CONTAINEROMSÆTNING

Den søværts omsætning med containere foregår i et fast rutenet betjent af 15 rederier med direkte anløb. I 2021 blev der løftet 718.000 TEU med havnens kraner mod 623.000 TEU i 2020.

PASSAGERFÆRGER OG KRYDSTOGT

Molslinjen A/S overførte i 2021 i alt 1,2 mio. personbiler og 2,9 mio. passagerer mellem Aarhus og Odden.

Som følge af Coronapandemien blev samtlige krydstogtanløb aflyst, bortset fra et mindre anløb før jul.

" ...

Af et uddrag af en publikation vedrørende analyse af godsmængden, der fragtes via Aarhus Havn, fremgår blandt andet:

" ...

Aarhus Havn kunne for nylig melde om en **fortsat vækst i mængden af håndteret gods i første halvår af 2022**. Knap 5,3 millioner tons gods blev håndteret i årets første seks måneder, svarende til en stigning på 7,5 % i forhold til sidste år. Men godsudviklingen er ikke kommet ud af det blå i det seneste år.

...

CONTAINERE STÅR FOR DEN STØRSTE VÆKST

Det er særligt en eksplosion i mængden af containergods (lyseblå kurve), som har drevet udviklingen med en vækst på ca. 75 % i perioden 2011-2021. Mest markant har udviklingen været fra 2018 til 2021. Prognoserne viser, at vækstraten kan aftage noget i de kommende fem år, hvis der kommer en recession, men den langsigtede tendens til vækst i containergods forventes at fortsætte.

Flydende bulk – typisk brændstoffer – har udvist et fald på ca. 12 % i perioden fra 2011-2021 (grøn kurve i grafen). Det skyldes et fald i brændstofbehovet under Coronapandemien og en grøn omstilling væk fra f.eks. fyringsolie og diesel. I de kommende år får Aarhus Havn dog brug for større arealer til tankanlæg, fordi der – ved siden af de klassiske brændstoffer – skal oplagres nye miljøvenlige brændsler som en del af den grønne omstilling.

...”

Den 9. september 2022 anmodede advokat Paul Lorenzen på vegne af A om aktindsigt i det materiale, der indgik i indlægget fra daværende rådmand for teknik og miljø, R, i oktober 2021, herunder eventuelt talepapir.

Rådmandssekretariatet meddelte den 19. september 2022, at der ikke forelå materiale, i hvilket der kunne gives aktindsigt, idet der ikke var praksis for journalisering og opbevaring af sådant materiale, medmindre det måtte skønnes at være af betydning for en sag eller for sagsbehandlingen i øvrigt, hvilket således konkret ikke var tilfældet.

Vedrørende anlæg af Giber Ringvej fremgår af en pressemeddelelse fra Aarhus Kommune af 16. december 2021, at der af Folketinget er bevilget 127 mio.kr. til motorvejstilslutning ved Torshøjvej. Det fremgår således blandt andet om, hvilke anlægsarbejder bevillingen ville muliggøre:

”...

Aarhusianerne får en tidlig julegave fra Folketinget i form af 127 mio. kr. til to motorvejskryds ved den kommende Giber Ringvej.

Når der i 2030 suser 18.000 biler i døgnet på Giber Ringvej, bliver det med en meget lettere adgang til motorvejen. Trafikministeriet har netop afsat 127 mio. kr. til et signalanlæg ved motorvejstilslutningen ved Torshøjvej samt til et signalanlæg ved motorvejstilslutningen ved Hørning. Udover signalanlæggene vil der bl.a. også blive anlagt flere vejbaner, etableret en shunt, og der skal måske etableres en ny bro til den østgående trafik.

...”

Af en trafiktalsfremskrivning til 2030, udfærdiget i 2022, fremgår om den forventede trafik som årsdøgnstrafik på forskellige dele af Giber Ringvej:

" ...



" ...

Af miljøprojekt 795 fra 2003, "Hvad koster støj? – værdisætning af vejstøj ved brug af husprismetoden", fremgår blandt andet:

" ...

Sammenfatning og konklusioner

Regeringen har nedsat en Vejstøjgruppe, som har til formål at udarbejde et forslag til en strategi for begrænsning af vejstøj. I forbindelse med arbejdet skal mulighederne for at nå målet i Trafik 2005 om begrænsning af vejtrafikstøj belyses. Dette gøres bl.a. ved at foretage en vurdering af forskellige tekniske virkemidler til begrænsning af vejstøj. Virkemidlerne skal vurderes både mht. de omkostninger og de fordele, der er forbundet med dem.

...

Det er vigtigt at pointere, at resultaterne fra denne undersøgelse ikke angår værdien af vejstøj ved anlæggelsen af nye veje, hvilket vil kræve en anden type undersøgelse.

På baggrund af den udførte husprisanalyse, kan der konstateres signifikant lavere priser på støjbelastede huse end på tilsvarende huse, der ikke er støjbelastede. Priserne på huse belastet med vejstøj over 55 decibel (dB), som er beliggende ud til "almindelige" veje, falder med 1,2% pr. dB, hvorimod der på huse beliggende ud til motorveje er beregnet et huspriskald på 1,6% pr. dB. Dette svarer til, at et hus på 2 mio. kr. falder med 24.000 kr. pr. dB over 55 dB, hvis det ligger ud til en "almindelig" vej og 32.000 kr. pr. dB, hvis det ligger ud til en motorvej.

...

81190													
Hvad koster støj/Miljøstyrelsen													
mængde for vejprojekt		1.899.000											
off vurd		1.250.000											
dB	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
ved stærkt trafikeret vej	1,60%	1868618	1838232	1807848	1777464	1747080	1716696	1686312	1655928	1625544	1595160	1564776	1534392
pristald		30384	60768	91152	121536	151920	182304	212688	243072	273456	303840	334224	364608
almindelig vej	1,20%	1876212	1853424	1830636	1807848	1785060	1762272	1739484	1716696	1693908	1671120	1648332	1625544
pristald		22788	45576	68364	91152	113940	136728	159516	182304	205092	227880	250668	273456

...

Af aftale om anlæg af Marselistunnellen af 1. november 2021, indgået mellem Staten og Aarhus Kommune, fremgår blandt andet:

" ...

Med Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er det, med henblik på at styrke erhverv og nye boligområder samt bidrage til den lokale udvikling og den regionale trafikudvikling, besluttet at staten skal bidrage til etableringen af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

Projektet er forudsat at have en totaludgift på 2.702 mio. kr., og det forudsættes i aftalen, at Aarhus Kommune/Aarhus Havn selv bidrager med 600 mio. kr. til projektet. Beløbene er angivet i 2021-priser og pris- og indeksreguleres med statens anlægsindeks.

Der er samtidig med aftalen afsat 30 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag (miljøkonsekvensvurdering) af projektet.

...

Anlægget

Der udarbejdes med udgangspunkt i den gennemførte miljøkonsekvensvurdering en anlægslov, som forventes fremsat i Folketingsåret 2024-25.

Vejdirektoratet er anlægsmyndighed for projektet vedrørende anlæg af Marselis-tunnelen. Anlægsarbejderne forventes igangsat i 2025.

Statens ansvar i forbindelse med udførelsen af projektet afgrænses overordnet set til korridoren mellem Åhavevej og tunnelens udmundning ved havnen (v/ Østhavnsgade) samt nødvendige arbejder i umiddelbar tilknytning til denne korridor.

Under anlægsperioden er det vigtigt, at der fortsat kan ske en tilfredsstillende trafikafvikling i området samt til og fra Aarhus Havn. I den forbindelse forpligter Aarhus Kommune sig til, at det kommunale vejnet i området kan indgå i sikringen af den nødvendige trafikafvikling. Kommunen bidrager med nødvendige ressourcer/midler og beslutninger, f.eks. i form af nødvendige midlertidige omlægninger og tilpasninger af det kommunale vejnet. De nærmere drøftelser herom sker i regi af teknikergruppen.

Eventuelle permanente omlægninger eller tilpasninger besluttet af Aarhus Kommune, som ikke er forudsat i anlægsoverslaget for Marselistunnel-projektet, forudsættes fastlagt i dialog med Vejdirektoratet, men medtages ikke i anlægsloven for tunnelen. Sådanne projekter finansieres af Aarhus Kommune, som desuden vederlagsfrit stiller de kommunale arealer, som Vejdirektoratet vurderer som nødvendige, til rådighed for Marselis-tunnelens gennemførelse.

Arbejdet muliggør byudvikling på det frigjorte areal omkring den nuværende Marselis Boulevard. Det vil være op til Aarhus Kommune at vurdere, hvad arealet skal benyttes til. Aftaleparterne er dog enige om, at etableringen af tunnelen har højeste prioritet, hvorfor en fremtidig anvendelse af arealet ikke må ske på en måde, som potentielt kan betyde, at tidsplanen eller udgifterne forbundet med anlægget af tunnelen overskrides.

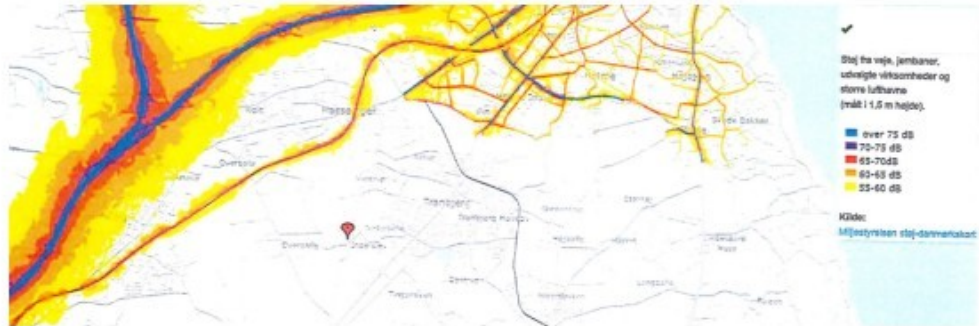
Eventuel byudvikling oven på tunnelkonstruktionen må forventes at give højere anlægsudgifter til mere beton og stærkere konstruktioner i tunnelen. Der er derfor enighed om, at arealet over tunnelen som udgangspunkt ikke kan anvendes til bebyggelse. Derimod kan arealet efter nærmere aftale med Vejdirektoratet anvendes til rekreative formål og lignende. Aarhus Kommune kan dog senest ved afslutningen af idefasehøringen anmode om, at Vejdirektoratet projekterer mindre delstrækninger med mulighed for evt. byudvikling oven på tunnelkonstruktionerne. Aarhus Kommune afholder merudgifterne til projektering og efterfølgende anlæg som følge heraf.

Der er endvidere enighed om, at Aarhus Kommune retablerer en indsnævret Marselis Boulevard, som en 2-sporet vej oven på tunnelen. Vejen og den underliggende tunnelkonstruktion skal være dimensioneret til at kunne afvikle de særtransporter, som ikke vil kunne anvende tunnelen, og skal således være med til at håndtere denne type transport til og fra Aarhus Havn. Vejen bliver en kommunevej. Retablering af den 2-sporede vej oven på tunnelen vil blive afholdt af tunnelprojektet.

..."

Af støjkort fra Dingeo vedrørende vejstøj omkring Aarhus, formentlig fra omkring 2021, fremgår:

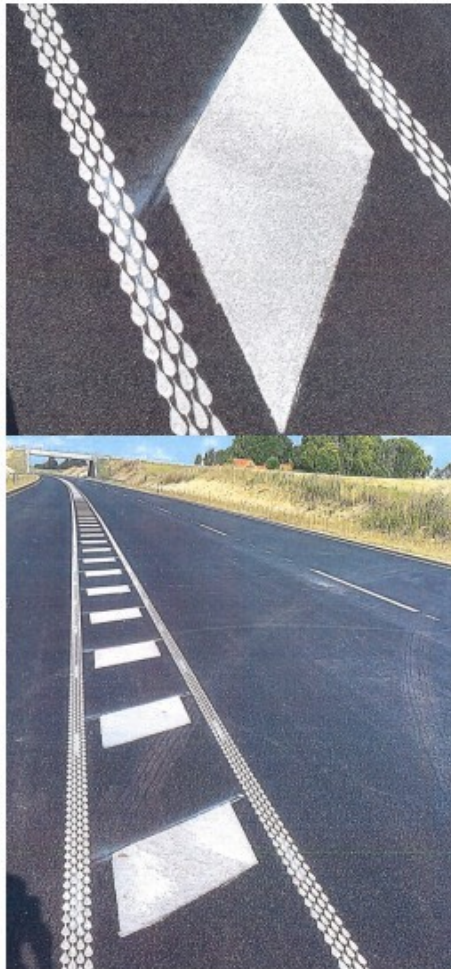
" ...



..."

Der er fremlagt foto af vejafmærkningen på Giber Ringvej hvoraf fremgår om afmærkningen mellem kørselsretningerne:

" ...





..."

Af udskrift fra Boligsiden fremgår om salgshistorikken vedrørende ejendom blandt andet:

A's

" ...

Jul. 2019
Fjernet fra boligsiden

BILAG 28

1.899.000 kr.
Af markedet

Okt. 2017
Fjernet fra boligsiden

1.899.000 kr.
Af markedet

Feb. 2017
Fjernet fra boligsiden

1.899.000 kr.
Af markedet

Jul. 2015
Udbudt til salg på boligsiden

1.899.000 kr.
På markedet

Jul. 2015
Udbudt til salg på boligsiden

1.899.000 kr.
På markedet

Jul. 2015
Udbudt til salg på boligsiden

1.899.000 kr.
På markedet

Dec. 2010
Solgt, familiehandel

600.000 kr.
Familiehandel

Sep. 2003
Solgt, alm. frit salg

1.000.000 kr.
Fri handel

..."

Der er fremlagt et kort, visende planerne for en ny jernbaneforbindelse mellem Hasselager og Hovedgård:

"



..."

Det fremgår af afgørelse af 14. september 2022 fra Aarhus Kommune, Lokalplanlægning og VVM, at der er givet Aarhus Kommune, Vejanlæg og Bydesign, tilladelse til, på baggrund af en ansøgning fra Rambøll, at anlægge en støjvold syd og nord for Giber Ringvej ved Nymarksvej, og således på en anden del af Giber Ringvej, end hvor A's ejendom er beliggende.

Der er under sagen fremlagt rapport udfærdiget af Cowi for Aarhus Kommune og udgivet i august 2012, "Trafik i Aarhus 2030, Udfordringer og muligheder", indeholdende blandt andet beskrivelse af Marselis Boulevard, Marselistunnelen og Giver Ringvej.

I forbindelse med sagen har der været gennemført syn og skøn vedrørende støjgenerne og vedrørende ejendommens værdi.

Af skønserklæringen vedrørende støj, udfærdiget af skønsmand Jørgen Heiden, Sweco A/S, fremgår blandt andet:

" ...

10. Spørgsmål fra rekvirenten

Spørgsmål fra rekvirenten skal anføres fortløbende og være nummeret (1,2,3 osv.) Skønsmandens svar skal anføres under hvert enkelt spørgsmål. Der er udarbejdet et dokumentationsnotat (Sweco nr. N6.046.23 af 6. september 2023), hvortil der henvises i det følgende.

Spørgsmål 1:

Hvilke trafiktal for Giber Ringvej ud for sagsøgers ejendom er lagt til grund for støjberegningerne i bilag 9 og bilag E?

Svar på spørgsmål 1:

I henhold til Rambølls forudsætningsnotat (jf. Sweco-notatets bilag I) er der ved støjberegningerne i bilag 9 og bilag E forudsat en årsdøgntrafik (ÅDT) på 15.000 køretøjer/døgn.

Spørgsmål 2:

2a) Afviger trafiktal i bilag 16 fra de i spørgsmål 1 anvendte trafiktal.

2b) Besvares spørgsmål 2a) bekræftende anmodes skønsmanden om at oplyse, hvilket støjniveau de i bilag 16 nævnte trafiktal vil resultere

Svar på spørgsmål 2:

2a) Bilag 16 angiver en årsdøgntrafik (ÅDT) på 18.000 køretøjer pr. døgn. ÅDT i bilag 16 afviger således fra ÅDT-tallet i spørgsmål 1.

2b) Jf. Sweco notatet er støjbelastningen af det mest belastede facadepunkt fra L_{den} $L_{den} = 59,5$ dB ved ÅDT 18.000 køretøjer pr. døgn

Spørgsmål 3:

Skønsmanden anmodes om at oplyse – gerne i et kurvediagram, hvad støjniveauet på sagsøgers ejendom vil blive, for hver hele % - del af de 31.000 køretøjer i døgnet (Bilag L), der i dag anvender Marselis Boulevard, hvis de i stedet anvender Giber Ringvej ved sagsøgers ejendom. Der ønskes alene en besvarelse op til 20% af trafikken.

Bevarelsen ønskes alternativt, dels under de i spørgsmål 1, dels 2b nævnte forudsætninger.

Skønsmanden anmodes om at angive evt. forudsætninger for beregningen af støjniveau, og om muligt opgøre støjniveau fordelt over døgnet.

Spørgsmål 3:

Skønsmanden anmodes om at oplyse – gerne i et kurvediagram, hvad støjniveauet på sagsøgers ejendom vil blive, for hver hele % - del af de 31.000 køretøjer i døgnet (Bilag L), der i dag anvender Marselis Boulevard, hvis de i stedet anvender Giber Ringvej ved sagsøgers ejendom. Der ønskes alene en besvarelse op til 20% af trafikken.

Bevarelsen ønskes alternativt, dels under de i spørgsmål 1, dels 2b nævnte forudsætninger.

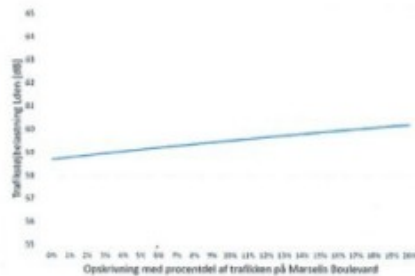
Skønsmanden anmodes om at angive evt. forudsætninger for beregningen af støjniveau, og om muligt opgøre støjniveau fordelt over døgnet.

Svar på spørgsmål 3:

Forudsætningerne for trafikstøjregningerne fremgår Sweco notatet.

I henhold til notatets tabel 2 og figur 2 vil en stigning give nedenstående ændringer af trafikstøjbelastningen i det mest belastede facade punkt med udgangspunkt i ADT = 15.000 køretøjer pr. døgn:

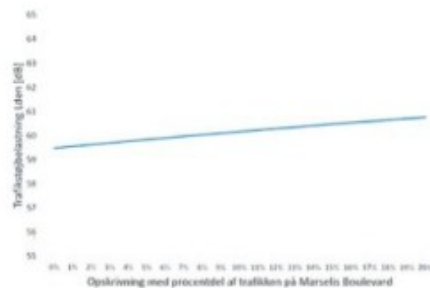
Opskrivning af ADT	ADT køretøjer/døgn	L _{den} dB
0% af Marselis Boulevard	15000	58,7
+ 1% af Marselis Boulevard	15310	58,8
+ 2% af Marselis Boulevard	15620	58,9
+ 3% af Marselis Boulevard	15930	59,0
+ 4% af Marselis Boulevard	16240	59,0
+ 5% af Marselis Boulevard	16550	59,1
+ 6% af Marselis Boulevard	16860	59,2
+ 7% af Marselis Boulevard	17170	59,3
+ 8% af Marselis Boulevard	17480	59,4
+ 9% af Marselis Boulevard	17790	59,4
+ 10% af Marselis Boulevard	18100	59,5
+ 11% af Marselis Boulevard	18410	59,6
+ 12% af Marselis Boulevard	18720	59,7
+ 13% af Marselis Boulevard	19030	59,7
+ 14% af Marselis Boulevard	19340	59,8
+ 15% af Marselis Boulevard	19650	59,9
+ 16% af Marselis Boulevard	19960	59,9
+ 17% af Marselis Boulevard	20270	60,0
+ 18% af Marselis Boulevard	20580	60,1
+ 19% af Marselis Boulevard	20890	60,1
+ 20% af Marselis Boulevard	21200	60,2



b

I henhold til notatets tabel 3 og figur 3 vil en stigning give nedenstående ændringer af trafikstøjbelastningen i det mest belastede facade punkt med udgangspunkt i ADT = 18.000 køretøjer pr. døgn:

Opskrivning af ADT	ADT køretøjer/døgn	L _{den} dB
0% af Marselis Boulevard	18000	59,5
+ 1% af Marselis Boulevard	18310	59,6
+ 2% af Marselis Boulevard	18620	59,6
+ 3% af Marselis Boulevard	18930	59,7
+ 4% af Marselis Boulevard	19240	59,8
+ 5% af Marselis Boulevard	19550	59,9
+ 6% af Marselis Boulevard	19860	59,9
+ 7% af Marselis Boulevard	20170	60,0
+ 8% af Marselis Boulevard	20480	60,1
+ 9% af Marselis Boulevard	20790	60,1
+ 10% af Marselis Boulevard	21100	60,2
+ 11% af Marselis Boulevard	21410	60,3
+ 12% af Marselis Boulevard	21720	60,3
+ 13% af Marselis Boulevard	22030	60,4
+ 14% af Marselis Boulevard	22340	60,4
+ 15% af Marselis Boulevard	22650	60,5
+ 16% af Marselis Boulevard	22960	60,6
+ 17% af Marselis Boulevard	23270	60,6
+ 18% af Marselis Boulevard	23580	60,7
+ 19% af Marselis Boulevard	23890	60,7
+ 20% af Marselis Boulevard	24200	60,8



Spørgsmål 4:

Følgende spørgsmål ønskes besvaret under forudsætning af, at huset mellem sagsøgers ejendom og Giber Ringvej fjernes:

- 4a) Hvilket støjniveau vil kunne beregnes for sagsøgers ejendom med de forudsætninger, der er lagt til grund for besvarelsen af spørgsmål 1?
 4b) Hvilket støjniveau vil kunne beregnes for sagsøgers ejendom med de forudsætninger, der er lagt til grund for besvarelsen af spørgsmål 2b?

Svar på spørgsmål 4:

- 4a) Jf. Sweco notatet beregnes i det mest belastede facadepunkt en trafikstøjbelastning på $L_{den} = 61,0$ dB ved årsdøgntrafik på 15.000 køretøjer pr. døgn.
 4b) Jf. Sweco notatet beregnes i det mest belastede facadepunkt en trafikstøjbelastning på $L_{den} = 61,7$ dB ved årsdøgntrafik på 18.000 køretøjer pr. døgn.

..."

Af mødereferatet fra skønsforretningen fremgår blandt andet:

" ...

2 Rekverenten skønsspørgsmål

2.1 Spørgsmål 1

Ordlyd: *Hvilke trafiktal for Giber Ringvej ud for sagsøgers ejendom er lagt til grund for støjberegningerne i bilag 9 og bilag E?*

Skønsmanden forespurgte om grundlaget for sagens bilag E og bilag 9 er det fra Aarhus kommune modtagne forudsætningsnotat. Dette blev bekræftet af Aarhus kommune. Notatet vedlægges skønserklæringen.

Det er i forudsætningsnotatet nævnt, at der anvendes en støjdæmpende SRS-asfaltbelægning på Giber Ringvej. Skønsmanden forespurgte om dette er det faktisk udførte. Aarhus kommune oplyste, at der i stedet er anvendt en såkaldt KVS-belægning.

Skønsmanden forespurgte endvidere hvilken belægning der er anvendt på den nyetablerede bro over Giber Ringvej, som fører Vejnavn 1 over ringvejen. Det er efter mødets afholdelse oplyst af Aarhus, at der her er anvendt en såkaldt Asfaltbeton (AB).

...

2.3 Spørgsmål 2b

Ordlyd: *Besvares spørgsmål 2a) bekræftende anmodes skønsmanden om at oplyse, hvilket støjniveau de i bilag 16 nævnte trafiktal vil resultere.*

Skønsmanden oplyste at det her forudsættes, at beregninger foretages med forudsætningsnotatets 6% tunge køretøjer samt Vejdirektoratets standard døgnfordeling svarende til landevej. De anvendte kørehastigheder er ikke angivet i forudsætningsnotatet. Der anvendes derfor skilte hastigheder – især da der ikke foreligger hastighedsregistreringer hverken for trafikken på Giber Ringvej eller på Vejnavn 1. Beregninger foretages generelt som facadestøjbelastninger suppleret med et støjkort for matriklen til Adresse 1.

2.4 Spørgsmål 3

Ordlyd: *Skønsmanden anmodes om at oplyse – gerne i et kurvediagram, hvad støjniveauet på sagsøgers ejendom vil blive, for hver hele % - del af de 31.000 køretøjer i døgnet (Bilag L), der i dag anvender Marselis Boulevard, hvis de i stedet anvender Giber Ringvej ved sagsøgers ejendom. Der ønskes alene en besvarelse op til 20% af trafikken. Besvarelsen ønskes alternativt, dels under de i spørgsmål 1, dels 2b nævnte forudsætninger. Skønsmanden anmodes om at angive evt. forudsætninger for beregningen af støjniveau, og om muligt opgøre støjniveau fordelt over døgnet.*

Her forudsætter skønsmanden, at hastigheder, den køretøjsmæssige sammensætning samt den døgnmæssige fordeling holdes konstant. Beregninger foretaget kun for den mest støjbelastede facadedel (på boligenhed).

Såfremt 2a) besvares bekræftende foretages der to parallelle beregninger.

Skønsmanden udarbejder et notat, som beskriver forudsætningerne for trafikstøjberegninger samt resultaterne af beregningerne. Resultaterne suppleres udover den almindelige L_{den} -værdi (døgnmiddel) af L_{d} , L_n og L_{eq} -værdierne (som angiver middelstøjbelastningen i henholdsvis dag-, aften- og natperioden). Notatet vedlægges skønserklæringen.

..."

Af notat vedrørende beregning af støjbelastningen på ejendommen fremgår blandt andet:

”...

4. Støjberegninger

Der er etableret en beregningsmodel i SoundPlan, ver 8.2, update 30.08.2022 (se Tegning 1). Vejene er indlagt med de i afsnit 3 angivne trafikdata.

4.1. Giber Ringvej

Der er fra Aarhus kommune modtaget oplysninger om vejforløbet – herunder vej-koterne (se bilag II). Giber Ringvej er modelleret i henhold til disse data (se tegning nr. 1). Ud for ejendommen Adresse 1 er vejen opdelt i 2 vestgående

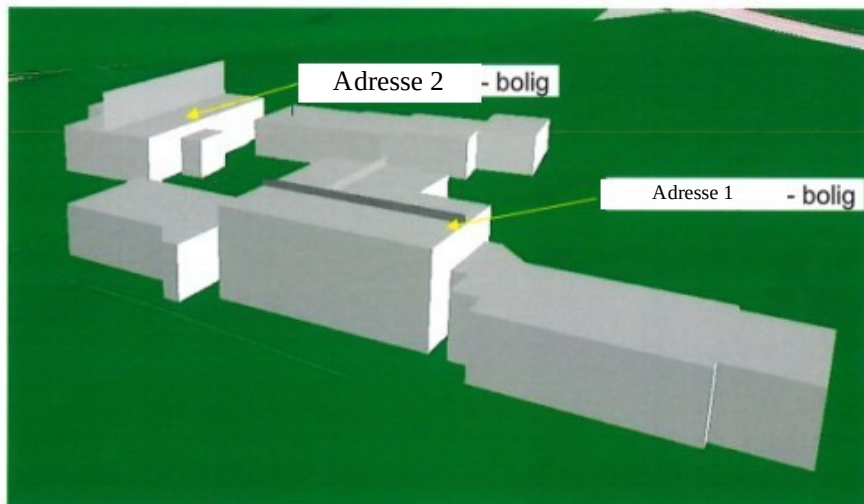
spor og 1 østgående. I modellen er vejen således splittet i to veje: en 1-spolet østgående vej og en 2-spolet vestgående vej. Trafikmængden er fordelt ligeligt på de to veje. Ved Vejnavn 1's brooverføring er broens bærevægge modelleret som lydreflekterende vægge med en udformning og udstrækning svarende til de aktuelle vægge.

4.2. Vejnavn 1

Vejnavn 1's orløb er hentet fra Spatial Suite. Overførslen over Giber Ringvej er modelleret som brotype iht. beregningsprogrammets mulighed. På broen er vejko-ten hævet, så den ligger 5 meter over Giber Ringvejs kote.

4.3. Adresse 1

Ejendommen Adresse 1 er en boligejendom i 1,5 etage – dvs. udnyttet tag-rum. Herudover er der et antal sekundære bygninger på grunden. Modelleringen af ejendommen er foretaget på baggrund af skønsrådets besigtigelse. Figur 1 vi-ser et 3D-view af ejendommen. Af beregningstekniske årsager er væggenes højde på alle sider af ejendommen sat til at være lidt over vinduesplaceringen i tageta-gen. Det har ikke betydende indflydelse på støjbelastningen af de mest belastede



Figur 1 – Modellering af Adresse 1

4.4. Adresse 2

Mellem Adresse 1 og Giber Ringvej ligger ejendommen Adresse 2. Denne er ifølge det oplyste blevet overtaget af Aarhus kommune. Ejendommen er som naboejendommen modelleret ud fra besigtigelsen. Ved hovedhuset er væghøjden dog sat lige højden af stueetagen. Tagets skærmvirkning er modelle-ret ved en støjskærm placeret svarende til tagryggen i samme højde.

...

5. Støjresultater

Trafikstøj beregnes som den A-vægtede middelstøj over et døgn. Støjbelastnin-gen angives med støjindikatoren L_{den} [dB]. Ved udregning af L_{den} -værdien gives der et tillæg til middelstøjen i aften- og natperioden. Støjens håndteres således:

- Dagperiode (L_d) kl. 7 – 19 – ingen tillæg til middelstøjen i dagperioden
- Aftenperiode (L_a) kl. 19 – 22 – +5 dB tillæg til middelstøjen i aftenperioden
- Natperiode (L_n) kl. 22 – 7 – +10 dB tillæg til middelstøjen i natperioden

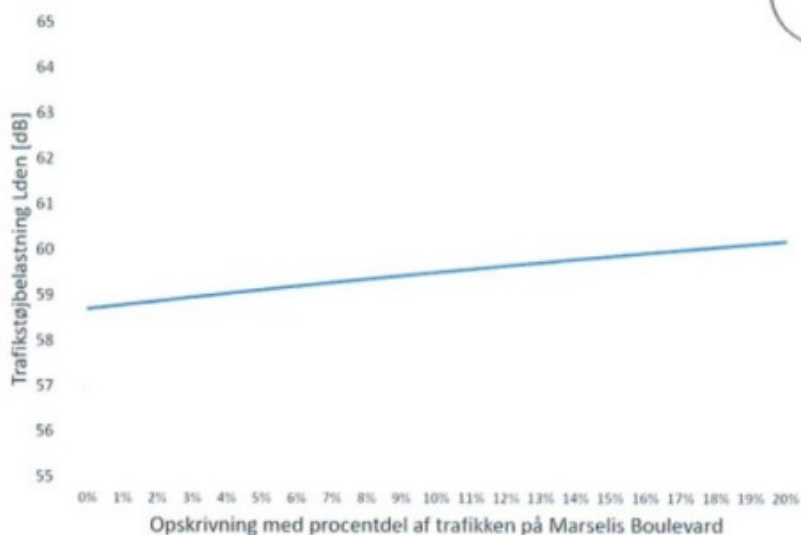
Resultaterne L_a og L_n er i dette notat angivet inklusive ovenstående tillæg.

...

Med udgangspunkt i en $\text{ADT} = 15000$ køretøjer pr. døgn samt støjbelastningen i det mest støjbelastede facadepunkt beregnes der de i tabel 2 angivne resultater. Resultaterne er også givet i kurveform på figur 2.

Opskrivning af ADT	ADT køretøjer/døgn	L_{den} dB
0% af Marselis Boulevard	15000	58,7
+ 1% af Marselis Boulevard	15310	58,8
+ 2% af Marselis Boulevard	15620	58,9
+ 3% af Marselis Boulevard	15930	59,0
+ 4% af Marselis Boulevard	16240	59,0
+ 5% af Marselis Boulevard	16550	59,1
+ 6% af Marselis Boulevard	16860	59,2
+ 7% af Marselis Boulevard	17170	59,3
+ 8% af Marselis Boulevard	17480	59,4
+ 9% af Marselis Boulevard	17790	59,4
+ 10% af Marselis Boulevard	18100	59,5
+ 11% af Marselis Boulevard	18410	59,6
+ 12% af Marselis Boulevard	18720	59,7
+ 13% af Marselis Boulevard	19030	59,7
+ 14% af Marselis Boulevard	19340	59,8
+ 15% af Marselis Boulevard	19650	59,9
+ 16% af Marselis Boulevard	19960	59,9
+ 17% af Marselis Boulevard	20270	60,0
+ 18% af Marselis Boulevard	20580	60,1
+ 19% af Marselis Boulevard	20890	60,1
+ 20% af Marselis Boulevard	21200	60,2

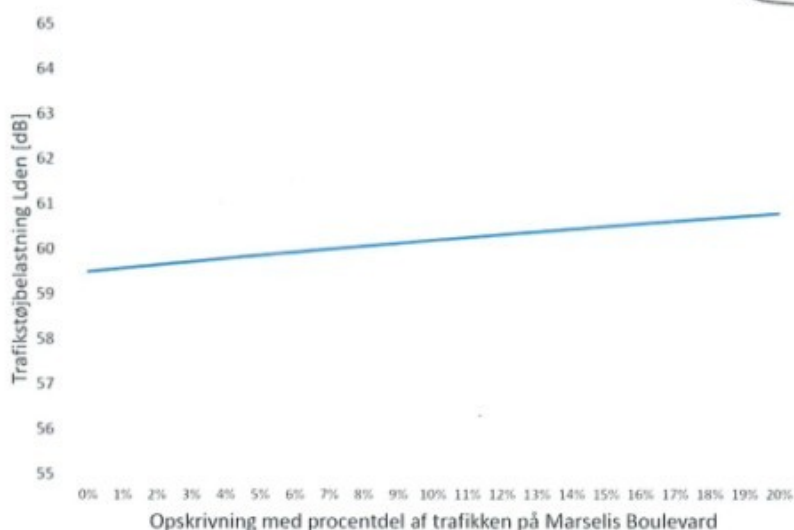
Tabel 2 – Støjbelastning ved opskrivning af trafikken på Giber Ringvej ($\text{ADT } 15000$)



Figur 2 - Støjbelastning ved opskrivning af trafikken på Giber Ringvej (ÅDT 15000)

Med udgangspunkt i en ÅDT = 18000 køretøjer pr. døgn samt støjbelastningen i det mest støjbelastede facadepunkt beregnes der de i tabel 3 angivne resultater. Resultaterne er også givet i kurveform på figur 3.

Opskrivning af ÅDT	ÅDT køretøjer/døgn	L _{den} dB
0% af Marselis Boulevard	18000	59,5
+ 1% af Marselis Boulevard	18310	59,6
+ 2% af Marselis Boulevard	18620	59,6
+ 3% af Marselis Boulevard	18930	59,7
+ 4% af Marselis Boulevard	19240	59,8
+ 5% af Marselis Boulevard	19550	59,9
+ 6% af Marselis Boulevard	19860	59,9
+ 7% af Marselis Boulevard	20170	60,0
+ 8% af Marselis Boulevard	20480	60,1
+ 9% af Marselis Boulevard	20790	60,1
+ 10% af Marselis Boulevard	21100	60,2
+ 11% af Marselis Boulevard	21410	60,3
+ 12% af Marselis Boulevard	21720	60,3
+ 13% af Marselis Boulevard	22030	60,4
+ 14% af Marselis Boulevard	22340	60,4
+ 15% af Marselis Boulevard	22650	60,5
+ 16% af Marselis Boulevard	22960	60,6
+ 17% af Marselis Boulevard	23270	60,6
+ 18% af Marselis Boulevard	23580	60,7
+ 19% af Marselis Boulevard	23890	60,7
+ 20% af Marselis Boulevard	24200	60,8

Tabel 3 – Støjbelastning ved opskrivning af trafikken på Giber Ringvej (ÅDT 18000)**Figur 3 - Støjbelastning ved opskrivning af trafikken på Giber Ringvej (ÅDT 18000)**

...

Af forudsætningsnotatet for støjberegningerne fra Rambøll af 8. januar 2019 fremgår blandt andet:

“ ...

Indledning

Rambøll har foretaget en undersøgelse af trafikstøjen fra den kommende vej syd om Aarhus, fra Bering i vest til Beder i øst. I beregningen er medtaget; Aarhus Syd motorvejen og Torshøjvej, samt forlængelse fra Oddervej til Beder Landevej. Undersøgelsen omfatter trafikstøjsberegninger for fremtidige forhold år 2030.

...

Trafikken

Trafiktallene, er leveret af projektgruppen (10. og 18. januar 2019) og lastbilprocenten er oplyst til 6% som er ligeligt fordelt på køretøjer mellem 5,8-12,5 meter og over 12,5 meter.

Vejstrækning År 2030	ADT
Torshøjvej mellem Motorvej og Hovedvejen	23.500
Torshøjvej vest for motorvej	18.100
Bederling-Beder vejen mellem Hovedvejen og Landevejen	15.000

Bederling-Beder vejen mellem Landevejen og Oddervej	17.000
Bederling-Beder vejen mellem Oddervej og Beder Landevej	7.500
Hovedvejen nord for Bering -Bering vejen	10.000
Hovedvejen syd for Bering -Bering vejen	17.000
Landevejen nord for Bering -Bering vejen	17.000
Landevejen syd for Bering -Bering vejen	14.000
Oddervej nord for Bering -Bering vejen	22.000
Oddervej syd for Bering -Bering vejen	21.000
Beder Landevej	2.400
Orholt Alle	3.200
Tingskov Alle	3.300
Obstrupvej	1.000
Testrupvej	500
Tandevej	2.300
Motorvej nord	37.100
Motorvej mellem ramperne	29.000
Motorvej syd	34.700
NØ rampe	3.300
NV rampe	4.800
SØ rampe	3.000
SV rampe	2.700

Vejbelægning

For Bering-Beder vejen, samt alle forlagte veje er der stillet krav om at bruge Støjreducerende belægning SRS. På øvrige veje er der forudsat anvendelse af SMA11.

Belægningstyperne er indregnet i overensstemmelse med Rapport 434, 2013 "Håndbog Nord2000".

Vejrklasser

Der er regnet med ni meteorologiske vejrklasser ved punktregningerne og fire meteorologiske vejrklasser til støjkortene.

Beregninger og støjdbredelseskort

Beregningen udgøres af fladeberegninger af er foretaget i et net af punkter med en indbyrdes afstand på 20 meter og beregningshøjden er sat til 1,5 meter over terræn. Resultaterne af støjregningerne præsenteres som støjdbredelseskort, hvor støjkonturene er dannet ved interpolation mellem beregningspunkterne.



...

S&S_81190_ Adresse 1 ÅDT 15000 køretøjer N6.046.23						
Beregningspunkt	Etage	Lden	Ld	Le	Ln	
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Adresse 1 - Nord	Stuen	52,3	50,2	47,0	44,1	
	1. Etage	58,7	57,1	53,4	50,2	
Adresse 1 - Syd	1. Etage	52,3	50,5	47,0	44,0	
Adresse 1 - Sydøst	Stuen	50,7	48,6	45,3	42,6	
	1. Etage	52,6	50,7	47,3	44,4	
Adresse 1 - Vest	Stuen	57,7	56,1	52,5	49,2	
	1. Etage	57,5	56,0	52,3	49,0	
Adresse 1 - Øst	Stuen	52,8	50,9	47,6	44,6	
	1. Etage	52,5	50,5	47,1	44,4	

S&S_81190_ Adresse 1 ÅDT 18000 køretøjer N6.046.23						
Navn	Etage	Lden	Ld	Le	Ln	
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Adresse 1 - Nord	Stuen	53,1	51,0	47,8	44,9	
	1. Etage	59,5	57,9	54,2	51,0	
Adresse 1 - Syd	1. Etage	53,0	51,1	47,6	44,7	
Adresse 1 - Sydøst	Stuen	51,3	49,1	45,9	43,2	
	1. Etage	53,3	51,3	47,9	45,1	
Adresse 1 - Vest	Stuen	58,4	56,8	53,3	50,0	
	1. Etage	58,3	56,8	53,0	49,7	
Adresse 1 - Øst	Stuen	53,5	51,6	48,3	45,3	
	1. Etage	53,2	51,1	47,8	45,1	

S&S_81190_ Adresse 1 ÅDT 15000 køretøjer - uden nabohus N6.046.23						
Navn	Etage	Lden	Ld	Le	Ln	
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Adresse 1 - Nord	Stuen	60,7	59,1	55,5	52,3	
	1. Etage	61,0	59,4	55,7	52,4	
Adresse 1 - Syd	1. Etage	54,7	52,9	49,3	46,4	
Adresse 1 - Sydøst	Stuen	53,2	51,0	47,8	45,1	
	1. Etage	55,0	53,1	49,7	46,8	
Adresse 1 - Vest	Stuen	60,3	58,7	55,1	51,8	
	1. Etage	59,8	58,3	54,6	51,3	
Adresse 1 - Øst	Stuen	52,8	50,6	47,4	44,8	
	1. Etage	54,0	52,1	48,6	45,8	

Af den supplerende erklæring af 12. december 2023 fra Jørgen Heiden fremgår blandt andet:

" ...

8. Supplerende spørgsmål fra rekvirenten

Spørgsmål SS 1:

Det ønskes oplyst, om brug af Giber Ringvej vejen (slitage) over tid, vil ændre støjpåvirkningen for sagsøgers ejendom.

Hvis det er tilfældet, ønskes det oplyst,

a) Hvorledes det vil ændre sig – gerne som ændring i dB ved højest tilladte hastighed.

Svar på spørgsmål SS 1:

Jf. vedlagte notat nr. N6.065.23 kan der forventes en årlig stigning af støjbelastningen fra vejen regnet fra belægningens udlægningstidspunkt.

Ad a:

Jf. vedlagte notat nr. N6.065.23 er den forventede gennemsnitlige forøgelse af støjen fra vejen 0,6 dB/år for personbiler og 0,2 dB/år fra belægningens udlægningstidspunkt.

Spørgsmål SS 2:

Der henvises til Vejdirektoratets dokument 20/00457-26 af 11. december 2020 – bilag 27. Det ønskes oplyst

- a) Hvad er den maksimale støjpåvirkning på sagsøgers ejendom fra henholdsvis lastbiler og personbiler, der kører med højeste tilladte hastighed på Giber Ringvej?

Svar på spørgsmål SS 2:

I vedlagte notat nr. N6.065.23 er der redegjort for en beregning af maksimalstøjen fra køretøjspassager ved den skilte hastighed. Det fremgår heraf, at maksimalstøjen er op til $L_{AF,max} = 72,5$ dB. Døgnmiddelværdien L_{den} er op til $L_{den} = 58,7$ dB og 59,5 dB for henholdsvis $\dot{A}DT = 15.000$ køretøjer/døgn og $\dot{A}DT = 18.000$ køretøjer/døgn. De beregnede værdier er baseret på, at gennemsnitshastigheden er lig den skilte hastighed på Giber Ringvej – dvs. den højeste tilladte hastighed. Hastighedsspredningen betydningsfuld for L_{den} -værdien ligger implicit i udgangsværdierne (se besvarelse af supplerende spørgsmål 4c) og kan derfor ikke beregnes.

Spørgsmål SS 3:

Er det skønsmanden bekendt, at der – især ved lastvognskørsel – kan opstå støj i form af hyletoner ved kørsel på asfalt veje med samme belægning som på Giber Ringvej?

Svar på spørgsmål SS 3:

Det er subjektivt kendt, at hyletoner - især hørbar fra lastvogne - optræder ved kørsel på alle offentligt tilgængelige asfaltbelægninger. Der foreligger dog ikke danske undersøgelser af tonernes omfang ved forskellige belægningstyper.

Spørgsmål SS 4:

Besvares spørgsmål 7 bekræftende, ønskes det oplyst:

- a) Hvad er årsagen hertil?
b) Hvordan kan hyletonen måles?
c) Hvorledes indgår hyletonen i støjberegningen?

Svar på spørgsmål SS 4:

- Ad. a: Jf. notat nr. N6.065.23 opstår tonedannelsen ved komprimering og dekomprimering af luft mellem dæk og vejbelægning.
- Ad. b: Tonens niveau og frekvens kan måles med en almindelig lydtrykmåler med indbygget FFT-analysator (smalbåndsanalysator) eller adgang til en FFT-eftersanalyse. Målingen kan principielt foretages hvor som helst, men et velegnet sted vil være ca. 10 meter fra vejmidte. Her vil resultatet være minimalt påvirket af vejrforholdene (bortset fra våde contra tørre vejbaner).
- Ad. c: Vejstøjberegninger foretages med udgangspunkt i nogle støjmæssige "udgangsdata", der er baseret på gennemsnittet af målinger for et større antal køretøjspassager på forskellige belægningstyper, med forskellige hastigheder og af forskellige køretøjstyper. Udgangsværdierne er tilvejebragt af Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet. I disse udgangsværdier indgår også støjbidraget fra tonerne i dækstøjen som en del af den samlede sum. Der gives ikke "straffetillæg" for toner i støjen, som der gives ved f.eks. erhvervsstøj.

..."

Af skønserklæringen vedrørende ejendommens værdi, udfærdiget af skønsmand Bjarke Ankjær, Danbolig Åbyhøj, fremgår blandt andet:

"...

9. Generelt om skønsforretningen

Beskriv skønsforretningen

Efter en gennemgang af overtaksationens kendelse bilag 5, hvor støjpåvirkning er forudsat til 59 dB ved den nordlige ende (soveværelse), sagens processkrifter, bilag C (matrikel data og BBR – ejermeddelelse af 19. marts 2019) og E (støjberegning af 30. august 2019) samt skønserklæringerne udarbejdet af Jørgen Heiden og fremlagt for retten dels 8. september 2023 og 23. januar 2024 (og altså ikke øvrige dokumenter) og efter en besigtigelse af ejendommen **Adresse 1** Ingerslev, 8361 Hasselager og Giber Ringvej ved ejendommen, anmodes skønsmanden om at besvare nedennævnte spørgsmål.

10. Spørgsmål fra rekvirenten

Spørgsmål fra rekvirenten skal anføres fortløbende og være nummeret (1,2,3 osv.) Skønsmandens svar skal anføres under hvert enkelt spørgsmål.

Spørgsmål 1:

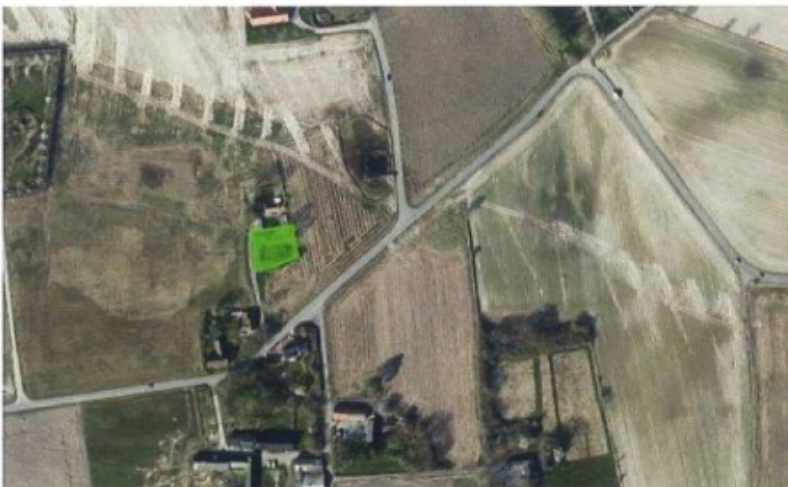
Skønsmanden anmodes om, at oplyse, hvorvidt anlæggelsen af Giber Ringvej bl.a. med nærfarensener i form af støj har betydning for handelsværdien af ejendommen **Adresse 1** Ingerslev, 8361 Hasselager.

Svar på spørgsmål 1:

Anlæggelsen af Giber Ringvej har medført en markant ændring i næromgivelserne for nærværende ejendom. Nedenfor ses 2 satellitfotos af hhv. før/efter anlæggelsen af omfartsvejen.



Google map, screenshot af 29.01.2025



Din Geo, luftfoto fra 2020 jf. <https://www.dingeo.dk/adresse/8361-hasselager> **Adresse 1** i [Foto/](#)

Nærområdet er gået fra et roligt område uden megen trafik til at være trafikbelastet støjmæssigt og forureningsmæssigt. Det har fjernet en høj grad af herlighedsværdien af ejendommen.

På den baggrund vurderes det ligeså, at det har betydning for handelsværdien af ejendommen.

Spørgsmål 2:

Besvares spørgsmål 1 bekræftende anmodes skønsmanden om at oplyse

- Hvilken værdi ejendommen i dag skønnes at have efter anlæggelse af Giber Ringvej, hvor der er beregnet støj på 59dB ved ejendommens soveværelsesvindue.
- Hvilken værdi ejendommen i dag skønnes at ville have haft, såfremt der ikke var nærforingsgener i form af støj og forurening fra Giber Ringvej.

Svar på spørgsmål 2:

Adresse 1 8361 Hasselager er en pæn vedligeholdt ejendom med nyere tag og vinduer. Ejendommen rummer 139 m² bolig fordelt på 2 plan og en grund på hhv. 398 m² samt 437 m², svarende til i alt 835 m².

Som referencesalg kan nævnes, at **Adresse 2** – naboen – er solgt i 2024 til kr. 855.000. Grundstr. er 638 m², 120 m² bolig. Ejendommen beskrives på boligsiden.dk som "2-plans villa med dejlig have og mange muligheder - sælges i udbud for Aarhus Kommune med frist for bud til 01.02.2024 kl. 12.00. Mindstepris kr. 500. Billigere end at bo til leje! Denne charmerende 2-plans villa er netop udbudt til salg" jf. https://www.boligsiden.dk/adresse/8361-hasselager-07513785__48

- Det vurderes, at ejendommens værdi i dag er kr. 1.000.000.
- Det vurderes, at ejendommens værdi i dag ville være kr. 1.800.000 såfremt, at der ikke var nærforingsgener af Giber Ringvej.

Spørgsmål 3:

Besvares spørgsmål 1 bekræftende anmodes skønsmanden om at oplyse

- Hvilken værdi ejendommen den 7. april 2021 (overtaksationens kendelse) skønnes at have efter anlæggelse af Giber Ringvej, hvor der er beregnet støj på 59dB ved ejendommens soveværelsesvindue.
- Hvilken værdi ejendommen den 7. april 2021 (overtaksationens kendelse) skønnes at ville have haft, såfremt der ikke var nærforingsgener i form af støj fra Giber Ringvej.

Svar på spørgsmål 3A og 3B:

Det vurderes, at prisfastsættningen vil være nogenlunde den samme som i spm. 2, idet der er tale om en samlet oplevelse af Giber Ringvej, bestående af bl.a. støj, forurening, biler og kontakt med vejen.

Spørgsmål 4:

Hvilken betydning har det for værdiansættelse, når det i skønserklæring af 12. december 2023 SS 1 a) er oplyst

"Jf. vedlagte notat nr N6.065.23 er den forventede gennemsnitlige forøgelse af støjen fra vejen 0,6 dB/år for personbiler og 0,2 dB/år fra belægningens udlægningstidspunkt."

Svar på spørgsmål 4:

Det vurderes, at ejendommen kan miste yderligere værdi over de kommende år, såfremt lydbelastningen forøges og herlighedsværdien dermed mindskes yderligere.

Spørgsmål 5:

Hvilken betydning har det for værdiansættelse, når det i skønserklæring af 12. december 2023 SS 2 er oplyst, at maksimalstøjen er op til 72,5 dB.

Svar på spørgsmål 5:

Det vurderes, at ejendommen har tabt værdi og købsinteresse idet den vejledende grænseværdi for vejstøj i boligområder er 58 dB (jf. <https://mst.dk/erhverv/rent-miljoe-og-sikker-forsyning/stoej/trafikstoej>) er oversteget. Der vil være potentielle købere der fravælger ejendommen pga. de gener at støjen medfører.

Spørgsmål 6:

Hvilken betydning har det for værdiansættelse, når det i skønserklæring af 12. december 2023 SS 2 er oplyst "Det er subjektivt kendt, at hyletoner – især hørbar fra lastvogne – optræder ved kørsel på alle offentlige tilgængelige asfaltbelægninger."

Svar på spørgsmål 6:

Betydningen for dette er, at ejendommen har tabt værdi samt købsinteresse.

Spørgsmål 7:

Er der ved besvarelsen af spørgsmål 2a) og 3a) taget højde for svar på spørgsmål 4-6.

Svar på spørgsmål 7:

Det kan bekræftes, at der er taget højde for spm. 4-6 i besvarelsen.

..."

Der er under sagen fremlagt "NORD2000 – Håndbog" vedrørende beregning af trafikstøj, udgivet af Vejdirektoratet i juni 2013, og "Aarhus Trafikmodel" af 13. december 2021, udfærdiget af Viatrafik for Aarhus Kommune, hvilket udgør grundlaget for beregning af trafikallet og dermed for beregningen af støjbelastningen. Der er endelig fremlagt Vejdirektoratets rapport 520/2013 om støjreducerende vejbelægninger, herunder effekten over tid.

Der er i forbindelse med sagen fremlagt uddrag af publikationen "Trafikstøj – Et overset samfundsproblem – En hvidbog om løsninger og udfordringer" fra maj 2016 fra Transport- og Bygningsudvalget.

Der er i endvidere fremlagt en artikel fra den 16. februar 2021, "Støj fra biler og tog øger risiko for brystkræft", vedrørende en undersøgelse af sammenhængen mellem støj og brystkræft fra Kræftens Bekæmpelse.

Forklaringer

Der er under hovedforhandlingen afgivet partsforklaring af A og vidneforklaring af G, N og Jørgen Heiden.

A har forklaret, at han bor på adressen Adresse 3 i Has-selager. Han har arbejdet 28 år som fabriksarbejder hos Selskab 1 og arbejder nu som vicevært i Skanderborg Kommune på nedsat tid.

I forbindelse med at han og hans daværende hustru købte ejendommen i 2003, fik de ingen oplysninger om, at anlæg af Giber Ringvej kunne forventes. Havde

de vist det, havde de aldrig købt ejendommen. Det var først i 2015 eller 2016, efter at huset var sat til salg, at kommunen skrev til ham vedrørende anlæg af vejen. Der fremgik tre mulige linjeføringer, og den, der lå tættest på hans ejendom, var den, der blev valgt. Det blev i brevet oplyst, at der var placeret en byggelinje på grunden, men den blev senere flyttet, så den ikke længere berørte hans grund.

Inden Giber Ringvej blev anlagt var der ikke meget støj. Den primære støjkilde var Hovvejen, og generelt var støjgener mest forbundet med pløjning og andet landbrugsarbejde.

Nu er han generelt om natten generet af støj, særligt fra broen over Giber Ringvej. Til hverdag er der også støjproblemer i dagtimerne, særligt på grund af trafiktheden. Før vågnede han sjældent om natten, hvilket typisk skete på grund af hundeglam eller toiletbesøg. Nu bliver han vækket af støj tre til fire gange i løbet af natten. Hans soveværelse ligger på husets 1. sal på det sted, der efter støjberegningerne vil være mest belastet.

Nabohuset, der ligger tættere på Giber Ringvej, var lejet ud, og det skulle have været revet ned i forbindelse med, at det blev eksproprieret. Det var noget, som han fik oplyst at både ejer og lejer af ejendommen, ligesom kommunens opsynsmand fortalte ham det, hvilket var i 2018. Efterfølgende fik opsynsmanden mundkurv på, hvorfor han ikke talte med ham om ejendommen. Lejeren flyttede til Østerby, hvilket han af kommunen fik kompensation for. Ejendommen var i dårlig stand, men der er af kommunen sat nye vinduer i, ligesom 1. sal er blevet godkendt til beboelse. Der er også lagt nyt tag efter salget af ejendommen. Der bor fortsat ingen på stedet, bortset fra rotter, og det ligner mere en byggeplads. Det har stået tomt siden det blev eksproprieret.

Han har haft en kontrovers med Teknik og Miljø i Aarhus Kommune i forbindelse med et hus på ejendommen, som de mente var ulovligt. Der er dog efterfølgende sket godkendelse, idet det beroede på en fejl i forbindelse med sammenlægningen af de to matrikler, ejendommen udgør, hvilket nu fremgår af BBR.

G har forklaret, at han har været ansat ved Aarhus Kommune frem til februar 2023. Han er nu ansat i Syddjurs Kommune.

Han var projektleder på anlægget af Giber Ringvej. Forevist punktberegningerne vedrørende støjbelastningen af ejendommen, dateret den 30. august 2019, er det baseret på forudsætningsnotatet fra Rambøll, dateret den 8. januar 2019. Punktberegningerne viser en fritfeltsværdi, der viser det beregnede støjniveau ved åbent vindue. Grundlaget for beregningen var en årsdøgntrafik på 15.000 køretøjer. Punktberegningen viste, at der på et enkelt målepunkt i 4,8 meters

højde over terræn, svarende til soveværelset, ville være et støjniveau på 59 dB(A), hvilket overskrider grænsen på 58 dB(A). I punktberegningen indgår alle de faktorer, der genererer støj, såsom dæk, motorer, vejens belægning, konstruktion og beliggenhed, vejrforhold og tidspunkt på døgnet, alle faktorer, der vægtet indgår i punktberegningen. Det er en anden beregning der foretages, hvor omgivelserne er indregnet. En sådan beregning fremgår af Cowis beregning, der indgår i kommunens svar i forbindelse med sagen ved taksationskommissionen. Her er støjbilledet lagt over en 3d-model af landskabet således at det bliver visualiseret, hvorledes omgivelserne påvirker støjdbredelsen. Grundlæggende er der tale om samme model, der anvendes ved beregningen. Modellen viser kun støjgener fra 58 dB(A) og op, og tjener alene som en visualisering af støjdbredelsen i forhold til detailberegningerne. Beregningerne er sket i overensstemmelse med "Håndbog NORD2000 – Beregning af vejstøj i Danmark", der er udgivet af Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen, idet metoden, der beskrives heri, er den bedste til fremskrivning af støjgener i forbindelse med ny-anlæg af veje.

SRS-belægningen er en støjdæmpende asfalt og den type, de forventede at anvende. De fik dog kendskab til den nye type asfalt, KVS, og der blev afsat ekstra midler til at anvende denne type asfalt, fordi den var lidt mere støjdæmpende og mere klimavenlig, da den var mindre CO₂-belastende. Den støjreducerende effekt aftager over belægningens levetid, typisk hvad der svarer til 2 dB(A) over 20 år, dog afhængig af, hvorvidt asfalten forbliver nogenlunde intakt. Der vil dog ofte blive lagt nyt slidlag i løbet af 4 til 12 år, hvilket afhænger af slitagen. Punktberegningerne blev i første række lavet i forbindelse med tilbuddet om erstatning til A .

For så vidt angår vejanlægget, omtalt i kommunens pressemeddelelse af 16. december 2021, hvor en årsdøgntrafik på 18.000 køretøjer blev nævnt, drejede det sig om den vestlige del af Giber Ringvej i retning mod motorvejene, idet der her ville være mere trafik, herunder fra Skanderborgområdet. Selve Giber Ringvej stod færdig i slutningen af 2022. Det er Vejdirektoratet, der har lavet motorvejsramperne, hvor Aarhus Kommune kom senere ind i billedet i forbindelse med, at tilkørselsforholdene var underdimensionerede.

Kortet med trafiktal for 2030 er der tidligere angivet med korrektioner, og publiceret på kommunens hjemmeside for at informere om trafikudviklingen i området. Angivelsen af de tidligere 18.000 køretøjer gælder for den del af strækningen, der ligger vest for hovedvejen i retning mod motorvejene; et trafiktal der blev nedjusteret til 15.500 køretøjer. Der er for disse tal tale om årsdøgntrafik.

Forespurgt af advokat Paul Lorenzen har han forklaret, at han var tilknyttet projektet med etablering af Giber Ringvej fra 2016 til 2022, og at VVM-redegø-

relsen allerede forelå, da han blev tilknyttet projektet. Beregningerne bygger, således som det fremgår af punkt 7.2.2, på, at Marselistunnellen er færdig. Trafikmodelberegningerne laves af et eksternt firma og bygger på trafiktal og forventningen til udviklingen af byen og vejnettet. Analyserne laves, når der opstår behov for det, hvilket kan være begrundet i ændringer i forudsætningerne for trafiktallene. Skønnet over den fremtidige trafik var ikke påvirket af corona, idet der er tale om fremskrivninger, hvorimod de reelle tal nok kan påvirkes heraf. Han har svært ved at forestille sig en væsentlig påvirkning af trafiktallene i anlægsfasen for Marselistunnellen på grund af afstanden.

Baggrunden for ekspropriationen af naboejendommen var, at den efter punkt-beregningerne blev belastet med 64 dB(A), hvilket gjorde, at der ikke i forhold til denne ejendom var en økonomisk bæredygtig løsning uden en ekspropriation. Lejerne af ejendommen fik et nyt lejemål. Han mener ikke, at de i forbindelse med ekspropriationen fik oplyst, hvad der skulle ske med ejendommen. Han har ikke haft med salget af ejendommen at gøre. Den kunne nok sælges med støjdæmpende foranstaltninger og af den grund var det ærgerligt at rive den ned, da den nok kunne bruges. Den blev købt for omkring 1,19 mio.kr. Han mener at huske, at vinduerne i stueplan var rådne, hvorfor de blev skiftet. Om der skete nogen udvidelse af boligarealet, kender han ikke til. Han mener, at lejerne fik betalt flytteomkostningerne i forbindelse med eksproprieringen, og det var nok omkring 50.000,00 kr.

Trafikanalyserne bliver brugt som et planlægningsværktøj i forbindelse med udviklingen af vejnettet.

N har forklaret, at han er trafikplanlægger, og arbejder med analyser og prognoser for trafikudviklingen i kommunen.

Aarhus Trafikmodel er en tyskudviklet matematisk model for beregning og fremskrivning af trafikbelastningen på en given strækning. Beregningerne er baseret på de grundforudsætninger, der fremgår af NORD2000 fra Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen. Det er på baggrund af beregningerne i trafikmodellen, at der er anslået en årsdøgntrafik på den specifikke del af Giber Ringvej, hvor A's ejendom ligger, til 15.000 køretøjer. Det eksisterende vejnet lægges ind i modellen, der kalibreres så godt som muligt. For at få så præcise tal som muligt, er systemet koblet sammen med de fire nabokommuner og Danmarks Statistik. Navnlig sammenkoblingen med nabokommunerne er vigtig for at få et så præcist billede af, hvordan trafikken bevæger sig. Selve kommunen er i sig selv opdelt i 550 zoner. På baggrund af de indlagte forudsætninger foretages en fremskrivning af trafikmønstret, hvilket kan danne grundlag for den fremtidige byudvikling helt overordnet og for kommuneplanen. Såfremt der sker mere betydelige ændringer i forudsætningerne, foretages en opdatering af beregningerne, hvilket blandt andet fremgår af Trafiktal 2030 for Giber Ringvej.

Systemet og beregningerne varetages af et eksternt firma for kommunen. Det er hyppigt fremskrivninger i perioder på 5 eller 10 år, afhængig af formålet med beregningen.

Marselistunnellen er siden 2020 blevet et statsligt anlægsprojekt. Projektstart er formentlig 2027/2028 med en 7-årig anlægsfase. I de beregninger, der tidligere blev lavet, var der en forventet årsdøgntrafik på omkring 16.500 køretøjer. I anlægsfasen vil tunnelbyggeriet i forbindelse med nedgravningen have en effekt på det omgivende vejnet, idet det samtidig er vanskeligt at forudse, hvor trafikken bevæger sig hen. Han vil mene, at Vejdirektoratet nok beregner følgerne af byggeriet.

Årsdøgntrafikberegningen for Giber Ringvej indeholdt ikke en afledet effekt fra byggeriet af Marselistunnellen. Trafiktal 2030 for Giber Ringvej er med korrektionerne fra omkring 2022. Der er tale om en genberegning på baggrund af ændringer i nogle af forudsætningerne for den oprindelige beregning. Der bliver for en prognoseperiode lavet en basismodel, hvor der kan foretages genberegninger og korrektioner på baggrund af større ændringer i forhold til den oprindelige beregning. Forudsætningerne for beregningerne fastlægges af kommunen og rådgiveren.

Der er fem steder på Giber Ringvej, hvor trafikken fast tælles, og trafiktallet ligger omkring 8.300 køretøjer i døgnet. Det er faldet lidt i 2024 på grund af andre arbejder i området.

Forespurgt af advokat Paul Lorenzen har han forklaret, at han har været ansat ved Aarhus Kommune siden 1988.

Han havde lidt med modelberegningerne i forbindelse med VVM-redegørelsen at gøre. Det var i forbindelse med modelberegningen vigtigt at få de forventede forhold med i beregningerne. At Marselistunnellen nævnes i VVM-redegørelsen har ikke været specifikt begrundet i, at det ville få særlig betydning for Giber Ringvej, og når tunnelen står færdig, vil det ikke have nogen betydning. Måske kan det i anlægsfasen have betydning. I øvrigt vil det være vanskeligt at foretage nogen vurdering af, hvor trafikken bevæger sig hen i anlægsfasen, men hans vurdering er, at effekten for Giber Ringvej på grund af beliggenheden vil være begrænset.

Det er kommunens forudsætninger, der danner grundlag for modelberegningerne, og som derfor lægges ind i programmet. Der vil blive lavet nye beregninger, hvis prognosen ser fejlbehæftet ud, men prognoser vil altid have en vis usikkerhed forbundet med sig.

Nedgangen i de forventede trafiktal kan måske hænge sammen med corona og ændret arbejdsmønster forbundet hermed, grøn mobilitet og lignende. Flytningen af Molslinjen er indregnet på baggrund af Vejdirektoratets prognoser, der skønner omkring 3.000 tunge køretøjer i døgnet. Der er ikke, ham bekendt, lavet nogen analyse ved Ringvej Syds udmunding i Skaberborgvej.

Om trafiktallene for Giber Ringvej, vil trafikken være mindst ved Beder og stigende i retningen mod de to motorvejestilslutninger over Torsagervej og Hovedvejen. På de steder viser prognosen omkring 500 flere køretøjer end der aktuelt bruger vejen.

Jørgen Heiden har forklaret, at han vedstår sin skønserklæring og den supplerende erklæring.

Der er Miljøstyrelsen, og i praksis Vejdirektoratet, der tilvejebringer baggrundsmaterialet for støjeffekten af forskellige typer af køretøjer. Der skelnes herved ikke mellem konventionelle biler og el-biler, herunder fordi dækstøjen ved hastigheder fra omkring 45 km/t og op efter tilnærmelsesvis er den samme.

De øvrige baggrundsdata i forbindelse med støjberegningen, fastlægges lokalt, idet der her ikke kan opereres med standarddata. Disse baggrundsdata kan enten stamme fra den lokale myndighed eller fra dennes rådgiver. Også disse data vil basere sig på modelberegninger.

For så vidt angår indvirkningen af Marselistunnelen, vil indvirkningen basere sig på data fra de lokale fagfolk. Ved beregninger tager man typisk hensyn til andre projekter, der som hovedregel indregnes på baggrund af sluttilstanden, når det påvirkende projekt er tilendebragt.

For så vidt angår belægningens art, har SRS-belægningen en større støjdæmpende effekt end traditionel asfalt. KVS-belægningen har nogenlunde samme effekt med en forskel i størrelsesordenen $\frac{1}{2}$ dB(A). Derimod er asfaltbeton ikke så støjdæmpende, som SRS- og KVS-belægningen. Asfaltbeton anvendes på broer, hvor mere traditionelt baseret asfalt, der ikke er så tæt, er uanvendelig af sikkerhedsmæssige grunde.

I trafikstøjberegningen indgår fire vejklasser med forskellig vægtning på baggrund af den generelle gene, forbundet med den enkelte vejklasse. Metoden for beregning af trafikstøj er lavet af Miljøstyrelsen, der bestemmer vægtningen af de enkelte faktorer i øvrigt. Dette er begrundet med, at det er en beregningsmodel, der ikke er baseret på trafiktællinger, men på prognoser for trafikmængden. Fordelingen af elementer og vægtningen heraf er således forskellig for en mellemstor vej i det åbne land og en lille vej i det åbne land, som eksempelvis

Vejnavn 1 .

Alderen af belægningen øger støjbelastningen, hvorfor der typisk inden for 5 til 7 år skiftes slidlag. I beregningen anvendes 1-års belægningen, hvorimod slitage ikke på anden måde indgår. Med hensyn til støjforskellen mellem SRS- og KVS-belægningen, ligger den i området mellem 0,2 og 0,6 dB(A).

Ved beregningen af støjbelastningen, arbejdes med de fem mest støjende modeller. Støjbelastningen beregnes herefter som en gennemsnitsværdi. Maksimalstøjen vil optræde kortvarigt i forbindelse med passagen.

For så vidt angår hyletoner fra dæk, er der tale om toner, der opstår ved sammenpresning af luft i forbindelse med dækkenes rullen på asfalten. Det er blandt andet afhængig af dæktype og vejbelægning. Der foreligger imidlertid ingen undersøgelser af fænomenet.

Konkrete støjmålinger laves sjældent, da en idealmåling til målingen som alt-overvejende hovedregel er svært at opnå.

Parternes synspunkter

A har i påstandsdokumentet til støtte for den nedlagte påstand anført:

”...

ANBRINGENDER:

Det gøres gældende:

- at sagsøgers ejendom før anlæg af Bering-Beder vejen / Giber Ringvej var beliggende ved en blind sidevej til og i god afstand fra Vejnavn 1 og andre veje, herunder Landevejen gennem Tranbjerg og Hovedvejen mellem Hørning og Århus,
- at Miljøstyrelsens Støj-danmarkskort – bilag 6, viser, at der ikke kan forventes generende støj på ejendommen, herunder fra Horsens landevejen.
- at der ikke før anlæggelsen af vejen var hørbar vejstøj på ejendommen,
- at ejendommen lå i et landbrugsområde uden støj,
- at ejendommen ligger langt fra Tranbjerg og anden bebyggelse,
- at det ikke ved sagsøgers køb af ejendommen var kendt, at Bering-Beder vejen / Giber Ringvej ville komme,
- at sagsøger således ikke har kunnet påregne at han skulle forvente en forøget / ekstra høj tålegrænse overfor støj fra den fremtidige trafikudvikling.

Det gøres dernæst gældende:

at veikanten er ca. 50 meter fra sagsøgers ejendom,

at der i fremtiden vil ske en stor trafikbelastning på Bering-Beder
vejen / Giber Ringvej, da den er udpeget til at indgå i motorvejs
Ring 3 rundt om Århus sammen med E 45 og Djurslandsmotor-
vejen,

at Bering-Beder vejen / Giber Ringvej samtidig er anlagt for at
virke som en hovedfærdselsåre til Århus midtby og havn, med
særlige støjgener under byggeriet af Marselistunnellen,

at byggeriet af Marselistunnel forudsættes at vare ca. 5 år,

at dette vil betyde en øget trafikbelastning, da der er over 3.000
tunge køretøjer (6.000 kørsler i alt), som skal til og fra Århus
havn, og derudover 1,5 mio. biler til Molslinjen, foruden den
normale trafik til Århus Midtby, og Århus Syd, hvoraf en stor
del må forventes at bruge Bering-Beder vejen / Giber Ringvej,
da det er den mest farbare,ⁱ

at andre veje til Århus havn og midtbyen vil gå gennem Århus
midtby / Kystvejen, hvilket ikke anses som muligt på grund af
nuværende tætte trafikbelastning,

at sagsøgte har erkendt, at der ikke er taget højde herfor i de an-
vendte trafikmodeller og dermed støjberegningerne, da de alene
tager højde for trafikken fra Århus syd, samt et planlagt nyt bo-
ligområde,

at VVM redegørelsen for Bering-Beder vejen / Giber Ringvej for-
udsatte, at Marselistunnellen var anlagt før denne vej jf. VVM-
tilladelse bilag 7, hvor det henvises til VVM redegørelsen.
Fra VVM redegørelsen – bilag 8, hvor der under pkt. 7.2.2.:
7.2.2 Nye vejanlæg
Det er i trafik modelberegningerne forudsat, at følgende større ændringer på
vejnettet i den sydlige del af Aarhus, som kan have betydning for projektet,
er implementeret inden 2018:
> Ombygning af Marselis Boulevard
Dette vejanlæg er således medtaget i beregningerne for begge scenarieår.

at den forventede trafik vil betyde en døgnbelastning med store
gener til følge,

at sagsøger har opfordret sagsøgte til at lave trafikanalyser, som
kan anvendes som grundlag for de øgede gener, eller sagen ud-
sættelse indtil Marselistunellen blev påbegyndt,

at dette er afslået ved rettens kendelse af 21. april 2022

at anlæggelsen af Marselistunellen ikke er påbegyndt,

at der derfor ikke kan laves konkrete målinger,

at støjgenerne ved byggeriet derfor skal fastsættes skønsmæssigt,

at denne øgede belastning alene kan fastsættes skønsmæssigt

at Skønsmand Heiden i skønsrapporten svar på spørgsmål 3,

- at dette viser en forventet stigning i støjen på afrundet **1 dB(A)**, da det må antages, at 10-15% af trafikken vil anvende Giber Ringvej forbi sagsøgers ejendom.

Der gøres endvidere gældende

- at en anden ejendom, som sagsøgte har eksproprieret, virker støjbegrænsende, da støjzonerne bag ejendommen ikke er markerede
- at denne ejendom fortsat ikke er beboet,
- at denne ejendom har fået godkendt et udvidet boligareal, for at begrænse sagsøgtes tab ved videresalg
- at det fortsat er sandsynligt, at ejendommen fjernes, da støjniveauet er så højt, at det er sundhedsskadeligt,
- at fjernes ejendommen – bilag 9 – vil klagers bygninger være berørt af rød zone - 65-70 dB(A), - med den begrænsede trafik, som er indarbejdet, i den af sagsøger anvendte trafikmodel / støjberegning,
- at Skønsmand Heiden i skønsrapporten svar på spørgsmål 4 har beregnet trafikstøjbelastningen til 61,0 dB(A) / 15.000 køretøjer og 61,7 dB(A) / 18.000 køretøjer, hvilket væsentligt overstiger det støjniveau, som er lagt til grund af overtaksationskommissionen,
- at det oplyste Støjniveau op til 59 dB(A), ved uændret bebyggelse mellem ejendom og vej derfor er misvisende, da bygningen må forventes fjernes,
- at Støjniveau derved vil øges med **2-2,7 dB(A)**

Det gøres gældende:

- at der er ikke foretaget støjberegninger på Vejnavn 1 / Jegstrupvej (bro 6) eller for den fremtidig Jernbane, hvortil naboejendomme er opkøbt,
- at det må antages, at støj fra en bro påvirker en ejendom mere, da køretøjer accelerer op ad en bro/bakke,
- at der må forventes en støjmæssig "tunneleffekt" ved nedgravning af Bering-Beder vejen / Giber Ringvej, da siderne og brokaster støj tilbage, så den forstærkes, når den rammer modsat side,
- at Bilag 10 placering af Jernbane skal der tillige tages hensyn til ved beregningen af støj,
- at det ved bilag 16 er dokumenteret at der forventes 18.000 køretøjer / døgn
- at dette alene forøger støjniveauet til 59,5dB(A), afrundet til 60 dB(A)/døgn jf. Skønsmand Heiden svar på spørgsmål 2b
- at Støjniveau derved vil øges med **1 dB(A)**

Det gøres herefter gældende:

- at der skal tages hensyn til stigningen i støj over tid, der i suppl. Skønsrapport fra Skønsmand Heiden svar suppl. Spørgsmål 1a er beregnet til en årlig stigning på 0,6 dB(A) / år for personbiler og 0,2 dB(A) fra belægningens udlægningstidspunkt, eller en årlig stigning på 0,8 dB(A)
- at Støjniveau derved vil øges med ikke under **4 dB(A)** over en 6 årig periode.

Det gøres særligt gældende:

- at det er ejendommens soveværelse, der er i 1 sals højde, vender mod Bering-Beder vejen / Giber Ringvej, så dette rum i særlig grad belastes af støj, hvilket skal give sig udslag i erstatningen,
- at soveværelset placering på 1. sal har den betydning, at en nedgravning af vejen ikke mindsker støjgenerne,
- at især trafik til Århus havn må forventes at ske på alle tidspunkter af døgnet, hvor den især om natten kan være sundhedsskadelig, jf. Trafikstøj 2016 – bilag 11-side 17 – især nattestøj dokumenterer, at støj er sundhedsskadeligt, og
- at dette særligt må gælde, da der udsendes hyletoner fra dæk.

Det gøres endeligt gældende:

- at det er fastslået bl.a. ved U 1999.360H, at sagsøger skal have samme erstatning for ulemper, som hvis der fra sagsøgers ejendom var afstået jord,
- at grænseværdi er overskredet, jf. Trafikstøj 2016 – bilag 11 – side 20
- at stigningen i støjniveau kan opgøres således
 - 1 dB(A)** som følge af trafikstigning til 18.000 køretøjer/døgn
 - 4 dB(A)** over en 6 årig periode, som følge af stigning i bilstøj og belægningsstøj
 - 2 dB(A)** minimum som følge af nabohuset bliver fjernet
 - 1 dB(A)** som følge af støjgener ved gennemførsel af Marse-listunnellen
 - 8 dB(A)** i alt
- at sagsøger derudover vil få gener, som følge af at maksimalstøjen – uden fjernelse af nabohuset – vil være **72,5 dB(A)**, jf. supplerende Skønsrapport fra Skønsmand Heiden svar 2a)
- at 10 dB(A) svarer til en fordobling af støjen, jf. Trafikstøj 2016 side 5 nederst, og side 28, således at placering i rød zone på bilag 9
- at sagsøger har væsentlige ulemper i form af støj og lignende fra et nyt vejanlæg,

- at ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må forventes som led i den almindelige samfundsudvikling, på trafikområdet,
- at sagsøger derfor har krav på erstatning, for nærføringsgener, da den naboretlige tålegrænse er overskredet,
- at sagsøger har påvist et værditab på 800.000 kr., jf. skønserklæring af 29. januar 2025 fra skønsmand Bjarke Ankjær, der har skønnet værdi af sagsøgers ejendom til 1 mio. kr. efter anlæggelse af Giber Ringvej og 1,8 mio. kr. såfremt vejen ikke var anlagt,
- at dette tillige følger af "Hvad koster støj – miljøstyrelsen" bilag 14.
Regneark – bilag 15 – viser tab efter Hvad koster Støj undersøgelser
..."

Aarhus Kommune har i påstandsdokumentet til støtte for den nedlagte påstand anført:

"...

4. ANBRINGENDER

4.1 Overordnede anbringender

Til støtte for påstanden om frifindelse over for sagsøgers påstand om erstatning på 600.000 kr., subsidiært en mindre erstatning – dog ikke under 100.000 kr., gøres det overordnet gældende, at der med kendelsen af 15. februar 2021 fra Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro er tilkendt sagsøger fuldstændig erstatning for ulemper ved anlæg af Bering-Beder vejen. Der er enighed om, at sagsøger skal ydes erstatning for ulemper, jf. UfR1999.360H, og sagen angår herefter størrelsen af erstatningen.

Overtaksationskommissionen har med sin sammensætning og behandling af et stort antal sager en særlig sagkundskab inden for udmåling af erstatning i sager som den omhandlede. Spørgsmål om erstatning på naboretligt grundlag som følge af nærhedsgener fra ekspropriationsanlæg har været behandlet af de takserende kommissioner i mange år og må betegnes som en spidskompetence, jf. herved også højesteretsdommer Lene Pagter Kristensen i UfR2000B403 ff.

Kendelsen er truffet efter besigtigelse af sagsøgers ejendom og under inddragelse af hans synspunkter. Overtaksationskommissionens sagkundskab og den kontradiktoriske proces i vejloven skaber en for-

modning for – hvilket retspraksis afspejler – rigtigheden af kommissionens vurdering. Der må som følge heraf kræves et sikkert grundlag for, at retten kan tilsidesætte overtaksationskommissionens afgørelse og tilkende sagsøger yderligere erstatning.

Sagsøger har efter Aarhus Kommunes opfattelse ikke godtgjort, at overtaksationskommissionens kendelse er truffet på et mangelfuldt grundlag, eller at der i øvrigt er grundlag for at tilsidesætte kendelsen.

Det fremgår klart af praksis og litteratur, bl.a. UfR1999.353H, side 360H og side 598H, kommentaren i UfR2000B403 ff. samt UfR2002.1H, MAD2005.58H og UfR2008.677H, at ejendomsværdiforringende nærhedsgener alene udløser erstatning, hvis ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må forventes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet. Det fremgår også, at det udelukkende er den del af ejendomsværdiforringelsen, der overskrider tålegrænsen, som skal erstattes.

4.2 Nærmere om støjbelastning af sagsøgers ejendom

Adresse 1

Der er i retssagen fremkommet en række supplerende synspunkter og fremlagt mange nye bilag om støjbelastning, men de giver ikke grundlag for at tilsidesætte overtaksationskommissionens afgørelse.

I forhold til bedømmelse af støjbelastning tages der udgangspunkt i den fællesnordiske model for beregning af vejtrafikstøj (Nord2000), som også er anvendt af Aarhus Kommune i denne sag, og grænsen for bygningsmyndighedernes tilladelse af nybyggeri ved eksisterende vej, jf. UfR2005.1551H.

Det gøres gældende, at Overtaksationskommissionen med rette har lagt til grund, at der ved sagsøgers soveværelse i 1. sals højde er beregnet en støjpåvirkning på 59 dB(A) (bilag E), og at der er tale om en beskedens overskridelse af den vejledende støjgrænse.

Skønsmanden Jørgen Heidens erklæringer giver ikke grundlag for at tilsidesætte hverken de trafiktal, som er lagt til grund for Aarhus Kommunes støjberegninger, eller den beregnede støjbelastning.

Det gøres gældende, at sagsøger ved erhvervelsen af ejendommen Adresse 1 i 2003 burde være bekendt med den kommende vej. Århus Amt gennemførte i 1998 en forundersøgelse af vejanlægget, og

dette er fremgået overordnet af kommuneplanen siden 2001. Sagsøgers ejendom ligger i øvrigt ca. 50 m fra Vejnavn 1, der er adgangsvej fra Tranbjerg til E45. Der er i høj grad pendlertrafik på Vejnavn 1, og det er usandsynligt, at denne støj ikke er hørbar.

Den beregnede støj fra Bering-Beder vejen har dannet grundlaget for den erstatning, som er tilkendt sagsøger. Dette støjniveau forventes ikke at indtræde før om 30-50 år. Der er indregnet trafikstøj som følge af en ny bydel, Ny Malling, som først forventes udviklet efter 2029. Støj fra lokaltrafikken på bro 6 er også indregnet i støjberegningen. Broen er støjdæmpende i forhold til Bering-Beder vejen. Trafik til Aarhus Havn er indregnet i støjberegningen.

Aarhus Kommune har fremlagt seneste trafiktal for Giber Ringvej med oplysning om de tidligere trafiktal (bilag N¹). Kommunen vurderer, at det relevante trafiktal for sagsøgers ejendom er 13.100 biler, hvor kommunen i 2021 vurderede, at der i 2030 vil passere 14.100 biler på strækningen ud for sagsøgers ejendom. En revideret støjberegning viser, at støjniveauet med denne forudsætning ikke overstiger 58 dB(A). Aarhus Kommune gør gældende, at antagelsen om trafikbelastning på 15.000 biler i forudsætningsnotatet fra 2019 var retvisende, og dermed er støjbelastningen på 59 dB(A) (bilag E) også retvisende.

Trafiktallene er resultatet af en trafikanalyse, som er foretaget i en matematisk model på en computer. Modellen ser ikke ensidigt på én vejstrækning, men den sammenholder den samlede trafik og fordeling heraf ud fra kendte tal og typiske mønstre i trafikken. Variablen for tung trafik angives som en andel, og heller ikke dette kan derfor give anledning til en særlig analyse. Datagrundlaget omfatter de aktuelle trafiktal både fra faste tællestationer og løbende tællinger på forskellige strækninger samt data fra Vejdirektoratets landsmodel.

Sagsøger anfører, at støjen ved en stigning i trafikken til 18.000 biler, stiger til 59,5 dB(A).

Det fremgår af de seneste trafiktal, at Aarhus Kommune vurderer, at trafiktallet ved motorvejstilslutningen ved Torshøjvej i 2030 vil være 15.500 biler, mens kommunen i 2021 vurderede, at trafiktallet på det sted ville blive på 18.000 biler (bilag 16). Disse trafiktal er ikke relevante for sagsøgers erstatningskrav.

Ved vurderingen af støjpåvirkning anvendes døgnmiddelværdien og ikke maksimalstøjen. Aarhus Kommune bestrider, at maksimalstøjen kan føre til, at sagsøger har krav på yderligere erstatning.

Sagsøger anfører, at støjen vil stige over tid, jf. skønsmandens besvarelse af spørgsmål 2.

Der er i støjberegningerne taget hensyn til, at asfaltbelægningens støjbidrag ændrer sig over tid. Merstøj over tid kan derfor ikke føre til, at sagsøger har krav på yderligere erstatning.

Sagsøger oplyser, at han er generet af støj fra Giber Ringvej, og han oplever, at lastbiler kører på "støjstriber" på vejen, jf. foto fremlagt som bilag 22.

Striberne vist på fotoet er anvendt mellem de modkørende, fordi de er tydelige – også i regnvejr - og bidrager til at øge trafikikkerheden. Den valgte type er mindre støjende end andre typer og kan ikke betegnes som "støjstriber".

Sagsøger anfører, at støjbelastningen vil blive øget, hvis huset på Adresse 2 nedlægges.

Som anført af Taksationskommissionen for Aarhus og tiltrådt af Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro må erstatningen tage udgangspunkt i forholdene på tidspunktet for erstatningsafgørelsen. Ejendommen er som anført overdraget til ny ejer i april 2024 og anvendes fortsat til bolig.

Sagsøger anfører, at Marselis tunnells gennemførelse kan føre til yderligere støj.

Adresse 1 ligger i god afstand (ca. 9 km) fra Marselistunnelen, og der er intet, der taler for, at den naboretlige tålegrænse i dette tilfælde vil blive overskredet. Det bestrides, at midlertidige trafikstrømme, som kan ramme et stort antal borgere, skal indgå i beregningen af sagsøgers erstatning for nærhedsgener. Der er desuden tale om et helt andet anlægsprojekt, som udføres af Vejdirektoratet.

Der henvises til Ekspropriation i praksis, Hanne Mølbeck, Jens Flensborg og Søren Højgaard Mørup, 2019, side 245 ff.

Sagsøger gør indsigelse mod, at Aarhus Kommune i afgørelse af 14. september 2022 (bilag 26)² har vurderet, at etablering af en støjvold

nord for Giber Ringvej ved Nymarksvej ikke er omfattet af krav om miljøvurdering og tilladelse efter miljøvurderingsloven. Sagsøger finder det påfaldende, at kommunen etablerer støjvold andre steder for at mindske gener for bebyggelse, som ligger i større afstand fra vejen end afstanden fra vejen til sagsøgers soveværelse.

Det er korrekt, at bebyggelsen nord for Giber Ringvej ved Nymarksvej i Mårslet ligger i større afstand fra ringvejen, end sagsøgers hus ligger fra ringvejen. Støjvolden etableres imidlertid ikke, fordi Aarhus Kommune er retligt forpligtet til at sørge for at dæmpe støjen fra vejen for bebyggelsen nord for Giber Ringvej ved Nymarksvej. Støjvolden etableres på grundlag af en frivillig aftale med lodsejeren, og fordi Aarhus Kommune i dette område ligger inde med en betydelig mængde af overskudsjord fra etableringen af ringvejen. Der er stramme miljømæssige krav til flytning og til anvendelse af jord, og der er omkostninger forbundet med at flytte jord, særlig til steder hvor der ikke er adgang for tunge lastbiler. Aftalen om etableringen af støjvolden er begrundet i, at støjvolden giver en dokumenteret nedbringelse af støjen fra vejen og dermed er nyttiggørelse af jorden, og at der er færre omkostninger forbundet med etableringen af støjvolden, end der ville være ved at flytte jorden og anvende den et andet sted.

Sagsøger oplyser, at han har fået oplyst, at rådmanden på et møde på Aarhus Havn (bilag 17) foreslog alternative veje under byggeriet, og at en boret tunnel blev forkastet.

Aarhus Kommune finder ikke, at borgermødet har betydning for den konkrete sag, jf. meddelelse af 8. september 2022.

4.3 Sagsøgers erstatningskrav

Taksationskommissionen tilkendte i afgørelsen af 9. september 2020 sagsøger en erstatning på 100.000 kr., fastsat med udgangspunkt i det princip, at der skal betales erstatning for støjulemper fra nye vejanlæg, hvis ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må forventes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet, og at der som regel ikke ydes erstatning, hvis støjniveauet ikke overstiger 58 dB(A). Da der er tale om et nyt vejanlæg, og den vejledende støjgrænse overskrides, fandt taksationskommissionen, at den naboretlige tålegrænse var overskredet, og at sagsøger har krav på erstatning. Ved fastsættelsen af erstatningen må der tages hensyn til den forventede nedgang i ejendommens værdi på grund af støjbelastningen fra Beder-Beringvejen, men der må også tages hensyn til,

at det kun er den værdnedgang, der er en følge af overskridelsen af tålegrænsen, ikke af vejanlægget som sådan, der fører til erstatning (bilag 4, side 5). Taksationskommissionen udmålte skønsmæssigt erstatningen under inddragelse af nærliggende risiko for nedrivning af Adresse 2 og deraf følgende øget støjbelastning.

Overtaksationskommissionen tiltrådte i afgørelsen af 15. februar 2021, det af taksationskommissionen anførte om praksis om erstatning for støj fra nye vejanlæg, og bemærkede, at det alene er den beregnede støjpåvirkning ved l. sals højde i bygningens nordlige ende, der - med l dB(A) - overstiger den naboretlige tålegrænse, og at det kun er i det omfang, at ulemperne overstiger tålegrænsen, at der skal ydes erstatning for tabet herved (bilag 5, side 7). Overtaksationskommissionen fandt, at der var tale om et grænsetilfælde og nedsatte den af kommunen tilbudte erstatning på 50.000 kr. til 25.000 kr.

Det indgik både i taksationskommissionens afgørelse og i overtaksationskommissionens afgørelse, at sagsøger havde indhentet oplysninger fra sin ejendomsmægler om en nedgang i handelsværdien fra 1.899.000 kr. til 1.299.000 kr.

Skønsmanden Bjarke Ankjærs vurdering af nedgang i handelsværdien ændrer ikke på, at der ikke er grundlag for at tilsidesætte overtaksationskommissionens erstatningsudmåling. Sagsøger har som anført ikke krav på erstatning for nedgang i handelsværdien, men alene krav på erstatning for overskridelsen af den naboretlige tålegrænse.

Skønsmandens vurdering af førpris på 1.800.000 kr. er på ingen måde begrundet eller godtgjort. Den stemmer dårligt overens med, at Aarhus Kommune ved ekspropriation erhvervede Adresse 2 for til 1.080.000 kr. Den stemmer heller ikke overens med den offentlige ejendomsvurdering på 1.250.000 kr. Vurderingen af førprisen bestrides.
..."

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen og i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumenterne.

Rettens begrundelse og resultat

Indledningsvis bemærkes, at der er enighed mellem parterne om, at anlægget af Giber Ringvej har medført gener for A's ejendom i form af støj, og at den naboretlige tålegrænse, i hvert fald delvis, er overskredet. Parterne er

imidlertid uenige om, på hvilket grundlag støjniveauet skal fastlægges og på hvilken måde erstatningen skal fastsættes.

Det fremgår af sagen, at A's ejendom, Adresse 4, Hasselager, er beliggende op til Giber Ringvej i en afstand på cirka 50 meter. Det fremgår videre, at Giber Ringvej ud for A's ejendom er nedgravet cirka 5 meter. Mellem ejendommen og Giber Ringvej ligger en anden ejendom, der på grund af afstanden til Giber Ringvej blev eksproprieret af Aarhus Kommune, for senere at blive solgt. Det lægges til grund, således som det fremgår af Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebros kendelse af 15. februar 2021, at der ikke var eller er aktuelle planer om nedrivning af denne ejendom. Idet støjberegningerne skal foretages på baggrund af de faktiske forhold, skal beregningen af den forventede støjbelastning, forårsaget af anlæg af Giber Ringvej, ikke ske på baggrund af en potentiel nedrivning af naboejendommen.

Efter de foretagne punktberegninger af den forventede støjbelastning af ejendommen, vil den forventede støjbelastning ligge mellem 48 og 59 dB(A) i 2030. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse er 58 dB(A). Overskridelsen af den vejledende støjgrænse gjaldt alene et enkelt beregningspunkt på 1. sal i ejendommens nordlige ende.

Punktberegningerne er, som det fremgår af Rambølls forudsætningsnotat for støjberegningerne af 8. januar 2019 og som forklaret af G og N, baseret på en årsdøgntrafik på 15.000 køretøjer mellem Hovedvejen og Landevejen. Beregningen er foretaget efter beregningsmodellen beskrevet i NORD2000 – Håndbog, om beregning af trafikstøj, udgivet af Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen. Der er herved tale om en standardiseret støjberegningsmodel der anvendes til at foretage beregninger på baggrund af de konkrete skøn over årsdøgntrafik. Beregningsmodellen baserer sig på en gennemsnitsberegning, hvor effekten af vejbelægningen indgår med en vægt på baggrund af belægningens art, egenskaber og levetid, ligesom beliggenhedsmæssige forhold indgår i beregningen. Det lægges til grund, som det fremgår af Aarhus Kommunes indlæg af 12. juni 2020 for taksationskommissionen, at midlertidige trafikstrømme ikke har været inddraget i beregningerne, hvorimod der er indregnet effekten af udvidelser eller omlægninger af vejnettet, herunder anlæg af Marselistunnellen og anlægget af motorvejsramper ved Ravnsbjergvej, ligesom der er indregnet effekten af etableringen af Ny Mallingsvej ved Mallingsvej, et projekt der ikke er igangsat på nuværende tidspunkt.

Om grundlaget for punktberegningerne lægges i øvrigt til grund, at disse byggede på, at der blev anvendt en støjdæmpende SRS-belægning på vejen, hvor der i stedet blev anvendt en KVS-belægning. På baggrund af navnlig skønsmand Jørgen Heidens forklaring lægges til grund, at anvendelsen af den anden belægning i stedet for den oprindeligt planlagte ikke kan tillægges nogen særlig

betydning for vurderingen af punktberegningerne, da den støjdæmpende effekt af KVS-belægningen tilnærmelsesvis svarer til den oprindeligt planlagte SRS-belægning.

Vedrørende den anvendte årsdøgntrafik bemærkes, at påvirkningen i byggefasen af Marselistunnellen, uanset det i VVM-redegørelsen i forbindelse med anlæg af Giber Ringvej anføres som en forudsætning, at tunnelen er færdiggjort, - kan ikke tillægges særlig betydning for vurderingen af årsdøgntrafikken. N

har således forklaret, at det er vanskeligt at indregne den afledte effekt på trafikken på Giber Ringvej i anlægsfasen, ligesom G har forklaret, at en afledt effekt, på grund af afstanden mellem Marselis Boulevard og Giber Ringvej, vil være begrænset. Sammenholdt med den reviderede beregning af årsdøgntrafikken fra 2022, hvorefter der i 2030 forventes en årsdøgntrafik på 13.100 køretøjer, og N's forklaring om de aktuelle trafiktelinger, foreligger ikke grundlag for at lægge til grund, at den årsdøgntrafik, der indgik ved punktberegningen af støjgenerne, var for lavt ansat.

Herefter, og på baggrund af skønserklæringen fra Jørgen Heiden og hans forklaring under hovedforhandlingen, foreligger ikke grundlag for fravige udgangspunktet om, at bedømmelsen af støjbelastningen tager udgangspunkt i den fællesnordiske model for beregning af trafikstøj, beskrevet i NORD2000, eller for at bedømmelsen af støjbelastningen skal ske med udgangspunkt i andre forudsætninger end dem, der ligger til grund for Aarhus Kommunes vurdering af støjbelastningen af A's ejendom som følge af anlæg af Giber Ringvej. Det lægges herefter til grund, at der alene på et enkelt beregningspunkt i huset, på 1. sal i den nordlige ende, ville forekomme en støjbelastning, der oversteg den naboretlige tålegrænse. Hverken stribene mellem kørselsretningerne eller forekomsten af den hyletone, der efter skønsmand Jørgen Heiden's forklaring efter omstændighederne kan afgives, særligt af tungere køretøjer, kan ikke i sig selv begrunde en anden vurdering.

Det følger af hidtidig praksis, således som det blandt andet fremgår af Højesterets dom af 1. december 1998 i sag 561/1996, gengivet i UfR 1999.353 H, at såfremt ulemperne i form af støj overstiger, hvad der med rimelighed må forventes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet, må der ydes erstatning. Fastsættelsen af denne erstatning bør i øvrigt foretages således, at der ydes fuld erstatning for den del af en ejendoms værditab, der kan henføres til overskridelsen af den naboretlige tålegrænse, udmålt under hensyn til graden af denne overskridelse.

På baggrund af det ovenfor anførte, hvorefter støjberegningerne viste en overskridelse af den naboretlige tålegrænse på et enkelt beregningspunkt i ejendommens nordlige ende, på 1. sal, og at denne udgjorde 1 dB(A), har Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebro skønsmæssigt fastsat erstatningen

for overskridelsen af den naboretlige tålegrænse til 25.000,00 kr. Ved den skønmæssige fastsættelse blev der lagt vægt på graden af overskridelse af den naboretlige tålegrænse og at den alene på et enkelt beregningspunkt blev overskredet. Derimod blev det ikke tillagt betydning, som sket ved Taksationskommissionens afgørelse, at der bestod en nærliggende risiko for nedrivning af naboejendommen, idet betydningen af en eventuel nedrivning må give sig udslag i en fornyet behandling af erstatningsspørgsmålet.

Efter en samlet vurdering på den anførte baggrund foreligger ikke grundlag for at tilsidesætte Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebros skønmæssige fastsættelse af erstatningens størrelse for den del, der overstiger den naboretlige tålegrænse. Det bemærkes særligt i den forbindelse, at der ikke er grundlag for at fastslå, at overtaksationskommissionens skøn beror på et fejlagtigt eller på et ufuldstændigt grundlag. Den foreliggende skønserklæring fra ejendomsmægler Bjarke Ankjær findes ikke at kunne begrunde en anden vurdering, idet denne navnlig angår ejendommens samlede værditab som følge af anlæg af Giber Ringvej samt betydningen af maksimalstøjen i forhold til døgnmiddelværdien.

Da der således ikke foreligger grundlag for at tilsidesætte Overtaksationskommissionen for Århus og Holstebros kendelse af 15. februar 2021, heller ikke for så vidt angår fastsættelsen af erstatningen for de med anlæg af Giber Ringvej påførte støjgener i det omfang, disse overstiger den naboretlige tålegrænse, tages Aarhus Kommunes påstand om frifindelse til følge.

Efter sagens udfald skal A betale sagsomkostninger til Aarhus Kommune. Sagsomkostningerne fastsættes på baggrund af sagens værdi og forløb, herunder at der er været gennemført syn og skøn, dels i forhold til ejendommens værdi, dels i forhold til støjbelastningen, til 65.000,00 kr. Beløbet er inklusiv moms, idet Aarhus Kommune ikke er momsregistreret.

THI KENDES FOR RET:

Aarhus Kommune frifindes.

A skal inden 14 dage i sagsomkostninger til Aarhus Kommune betale 65.000,00 kr.

Sagsomkostningerne forrentes i medfør af rentelovens § 8 a.