

MRF 2025.49

Retten i Sønderborgs dom af 1. juli 2025, sag BS-40987/2021-SON

Boet efter A (adv. Lasse Ladefoged) mod Forsvarsministeriet (adv. Britta Moll Bown)

Dødsbo havde som ejer af boligejendom ikke krav på erstatning på naboretligt grundlag for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup, da boet ikke havde løftet bevisbyrden for, at tålegrænsen var overskredet med en gennemsnitsstøj ved boligen på 60 dB og en maksimalstøj om natten på 90,9 dB.

A havde i 2011 for en pris af 870.000 kr. overtaget en boligejendom i en spredt bebyggelse i nærheden af Flyvestation Skrydstrup. Baggrunden for sagen var Forsvarsministeriet indkøb af nye F-35-kampfly, der skulle stationeres på Flyvestation Skrydstrup. Med lov nr. 881/2020 om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup blev der i § 11 indført en kompensationsordning for værditab for naboer i gul henholdsvis rød zone. Efter de af Forsvarsministeriet gennemførte forudgående beregninger var E's ejendom placeret i gul zone, hvor boligejere efter loven kan kræve udbetalt en økonomisk kompensation på ca. 70.000 kr. eller alternativt få dækket omkostningerne til støjisolering af boligen, mens Forsvarsministeriet efter loven har pligt til at overtage ejendommen, hvis den er beliggende i rød zone. A anlagde i oktober 2021 sag mod Forsvarsministeriet med krav om erstatning på naboretligt grundlag for støjgener. Mens retssagen verserede, døde A, og sagen blev videreført af A's bo, der nedlagde påstand om, at Forsvarsministeriet skulle betale 1,1 mio. kr. i erstatning for støjgener fra flyvestationen. Til støtte herfor gjorde boet efter A bl.a. gældende, at de for A's ejendom udførte teoretiske støjberegninger ikke var korrekte, idet støjen ved A's ejendom oversteg 100 dB, at den gennemsnitlige støj ved A's ejendom var større end 55 dB, hvorfor ejendommen skulle anses for beliggende i rød zone, at Miljøstyrelsens vejledning 5/1994 om støj fra lufthavne var forældet, og at det af den politiske aftale om Flyvestation Skrydstrup fremgik, at der skulle kompenseres for det fulde støjbillede. Endvidere gjorde boet efter A gældende, at støjen i forhold til A udgjorde et ekspropriativt indgreb. Forsvarsministeriet påstod frifindelse og

gjorde bl.a. gældende, at den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet, at A var bekendt med, at lufthavnen var en militær lufthavn, da A erhvervede ejendommen i 2011, at den forøgede støj fra F-35-kampfly blev modsvaret af færre flyvetimer, at den vejledende grænse for gennemsnitsstøj for spredt bebyggelse i det åbne land var 60 dB, og at den vejledende grænse for maksimalstøj om natten var 80 dB, ligesom Forsvarsministeriet afviste, at grænseværdierne i vejledning 5/1994 var forældede. Forsvarsministeriet afviste endvidere med henvisning til en skønserklæring, at de af A gennemførte støjberegninger var korrekte. Konkret henviste Forsvarsministeriet til, at flystøjsrapporten viste en gennemsnitsstøj ved A's bolig på 60 dB, og at maksimalstøjen om natten i perioden 2020-2022 var mellem 80 og 85 dB og derfor lå tæt på det niveau, som efter vejledningen burde tilstræbes, samt at de seneste punkt-beregninger for maksimal støj om natten ved A's hus viste en maksimalstøj på 90,9 dB. Byretten lagde til grund, at de af A gennemførte støjberegninger var fejlbehæftede, og at A måtte være forberedt på støjgener, da A erhvervede ejendommen i 2011. Endvidere lagde byretten til grund, at udskiftningen af kampfly og placering på Flyvestation Skrydstrup var hjemlet i lov nr. 881/2020, at anskaffelsen af F-35-kampfly var sket for, at Danmark kunne håndhæve suveræniteten over dansk luftrum, og at de nye fly ville ændre flyvemønstre, så det samlede antal flyvetimer med kampfly ville falde. Efter en samlet vurdering fandt byretten, at boet efter A ikke havde løftet bevisbyrden for, at støjen fra Flyvestation Skrydstrup oversteg den naboretlige tålegrænse, hvorfor A ikke havde krav på erstatning.

Kommentar: Dommen er den anden sag om erstatning for støj fra Flyvestation Skrydstrup, men vedrører til forskel fra **MRF 2024.316 B** den aktuelle ejer. Begge sager vedrører på forskellig vis konsekvenserne af, at lovgiver med loven om Flyvestation Skrydstrup valgte en standardisering af kompensationsordning i rød og gul zone baseret på teoretiske beregninger, hvorfor det næppe kan anses

for overraskende, at der er ejendomme, som ikke føler sig dækket ind, hvis de er placeret i gul zone. Lovgivningsteknikken rejser i sig selv et principielt problem i forhold til den naboetlige tålegrænse, da loven både kan opfattes som en stillingtagen til, hvad naboer må tåle, og til, i hvilket omfang de kompenseres, hvilket synes at være Forsvarsministeriets hovedsynspunkt. I den sammenhæng er det dog noget overraskende, at ministeriet gjorde gældende, at de i Miljøstyrelsens vejledning 5/1994 anførte støjgrænser (se vejledningen s. 41-42) ikke var forældede, da Miljøstyrelsen i januar 2024 udsendte et tillæg til vejledning 5/1994, og hvor støjgrænserne for flyvestationer er sat lavere af hensyn til sundhedsrisikoen (vejledning nr. 67/2024, s. 17). Dette ses imidlertid ikke gjort gældende af sagsøgeren, men burde være oplyst af Forsvarsministeriet, hvorefter der nødvendigvis opstår det selvstændige spørgsmål, om de ændrede vejledende grænseværdier kan inddrages i sagen. Dette må besvares bekræftende efter Højesterets dom i U 2020.867 H, hvor ændrede vejledende grænseværdier for lugtafstand til pelsdyrfarme blev anset at henhøre under nye faktiske oplysninger (nova) og ikke blev anset for jus. Om dette så også gælder for en lovreguleret erstatningsordning for støjgener, kan diskuteres, men burde i det mindste have været adresseret. I forhold til den under retssagen nedlagte påstand kan det i øvrigt undre, at boet efter A ikke formulerede påstanden som et krav om, at Forsvarsministeriet overtog ejendommen for det påståede beløb, da påstanden efter sin formulering ville betyde, at boet beholdt ejendommen og samtidig fik 1,1 mio. kr. i erstatning, hvilket ville ført til ugrundet berigelse. Det sidste blev af uforklarlige grunde ikke gjort gældende af Forsvarsministeriet.



RETEN I SØNDERBORG DOM

afsagt den 1. juli 2025

Sag BS-40987/2021-SON

Boet efter A v/bobestyrer Lasse Ladefoged
(beskikket advokat Lasse Ladefoged)

mod

Forsvarsministeriet, Departementet
(advokat Britta Moll Bown)

Denne afgørelse er truffet af dommer Jacob Hinrichsen.

Sagens baggrund og parternes påstande

Retten har modtaget sagen den 26. oktober 2021.

Sagen vedrører et erstatningskrav fra sagsøger, der gør gældende, at både den hidtidige støj herunder fra F-16 kampfly og den beregnede fremtidige støj fra F-35 kampfly fra den nærliggende Flyvestation Skrydstrup overskrider den nabo-retlige tålegrænse.

Boet efter A v/bobestyrer, advokat Lasse Ladefoged har under hovedforhandlingen endeligt nedlagt følgende påstand:

”Forsvarsministeriet, Departementet tilpligtes at betale 1.100.000 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra stævningens indlevering til berammelse til betaling.”

Forsvarsministeriet, Departementet har påstået frifindelse.

Oplysningerne i sagen

A overtog den 29. juni 2011 ejendommen Adresse 1 , 6500 Vojens, Over Jerstal for en kontant købesum på 870.000 kr.

Flyvestation Skrydstrup blev en del af det danske flyvevåben i 1953, og F-16 kampfly blev indført i det danske flyvevåben, herunder på Flyvestation Skrydstrup i 1980.

Den 9. juni 2016 blev der indgået en politisk aftale om, at F-16 kampfly skulle erstattes af nye F-35 kampfly.

Efter denne beslutning har Forsvarsministeriet i en rapport fra april 2019 beregnet flystøjbelastningen, herunder gennemsnitsstøj og maksimalstøj for Flyvestation Skrydstrup.

Beregningen omfatter både situationen i 2020, hvor alle kampfly var af typen F-16, og situationen i 2027, hvor alle kampfly vil være af typen F-35.

Beregningerne hviler på et forudsætningsnotat om aktiviteten på flyvestationen og viser generelt, at F-35 kampflyene vil støje mere end F-16 kampflyene. Dog vil merbelastningen ikke være ens for alle ejendomme.

Der er ud over den generelle flystøjsrapport fra april 2019 udarbejdet punktregninger for den fremtidige F-35 flystøj fra Flyvestation Skrydstrup for alle ejendomme i kompensationsordningens gule og røde zone, herunder Adresse 1 , 6500 Vojens, Over Jerstal.

Sagsøger har under hovedforhandlingen tilkendegivet, at sagsøger ikke bestri-der det af sagsøgte anførte "regelgrundlag", men sagsøger gør gældende, at den faktisk støj afviger fra sagsøgtes beregninger.

A foretog inden sin død en række støjmålinger. Sagsøgeren har under hovedforhandlingen tilkendegivet, at A's støjmålinger "formentlig er fejlbehæftede". A's støjmålinger her været genstand for syn og skøn.

Det fremgår af skønserklæring af 9. februar 2024 og skønsmændens supplerende skønserklæring af 4. september 2024, at:

"...

Spørgsmål 1:

Skønsmænden bedes gennemgå sagsøgers målinger fremlagt som bilag 6 og bilag 10, og herefter redegør for, om målingerne er foretaget korrekt samt om resultatet er retvisende ?

Svar på spørsmål 1:

Selve måleprosedyren synes å kunne gi et nogenlunde riktig bilde av støynivåene ved en overflyving, men de registrerte verdiene er høyere enn hva som anses å være fysisk mulig. Dette skyldes antakelig at lydmåler ikke har vært korrekt kalibrert. Se utførlig beskrivelse og begrunnelse i vedlegg.

...

Spørsmål IA:

Skønsmanden bedes vurdere, om sagsøgers målinger givet et retvisende billede af støjen fra F-16 kampflyene, herunder om støjmålingerne er foretaget i overensstemmelse med anerkendte standarder for støjmåling af flystøj, eksempelvis ISO 20906?

Svar på spørsmål IA:

De oppgitte verdiene for maksimumsnivå ved overflyving er neppe riktige. De er høyere enn hva som anses for fysisk mulig for fly av type F-16. Se utførlig beskrivelse og begrunnelse i vedlegg.

...

Spørsmål SS 1:

Skønsmanden bedes etter gjennomgang af de fremlagte bilag, herunder særligt det af sagsøgte fremlagte bilag H og de af sagsøger fremlagte bilag 12 og 15, vurdere hvorvidt det er fysisk muligt for et F16 kampfly et støje mere end 130 dB

Svar på spørsmål SS 1:

Et kampfly av type F16N med motor av type PW220 som flyr i høyde 300 ft vil ikke kunne gi et støynivå på 130 dB på bakken. Det samme vil gjelde for fly av type F16D. Se utfyllende kommentarer i vedlegg

Spørsmål SS 2:

Såfremt skønsmanden vurderer, at det er fysisk muligt for et F16 kampfly, at larme mere end 130 dB, bedes skønsmanden vurdere, hvorvidt det kan udelukkes, at støjen i forbindelse med en demonstrationsflyvning, og i en afstand på 300 ft. jf. sagens bilag 10, vil kunne måles til 130 dB.

Svar på spørsmål SS 2:

Det er utelukket at et kampfly av ovennevnte type og som flys i høyde 300 ft kan gi et støynivå på 130 dB på bakken uavhengig av motorpådrag og hvordan det manøvreres.

Spørsmål SS 3:

Såfremt skønsmanden fortsatt vurderer, at målingerne i bilag 10 er umuligt høje, bedes skønsmanden oplyse, om det – hævet over enhver tvivl – kan lægges til grund, at støjen ved sagsøgers ejendom vil være højere end 100 dB ved demonstrationsflyvninger og ved en afstand på 300 ft.

Svar på spørsmål SS 3:

Ved demonstrasjonsflyving i høyde 300 ft kan lydnivået i observasjonspunktet kortvarig komme opp i omkring 124 dB og altså langt overskride nevnte grense på 100 dB.

...

Støy fra F-16 kampfly, vedlegg til skjønnsuttalelse i sak BS-40987/2021-SON

For de fleste enkeltkilder med unntak av fly oppgis gjerne støyproduksjonen som den totale mengden støyenergi som stråles ut under gitte driftsbetingelser. Denne størrelsen oppgis i watt (eller eventuelt i dB i forhold til et referansenivå). For å finne det resulterende støynivået i en gitt avstand må man derfor i tillegg kjenne direktiviteten (utstrålingsmønsteret) og transmisjonsforholdene mellom kilden og mottaker. Med disse data kan man så beregne støynivået i mottakerpunktet.

Dersom det er gjort endringer av kilden, for eksempel endring av eksossystemet på en bil, vil produsentens støydata ikke lenger kunne benyttes, og det må eventuelt gjøres nye målinger.

For fly derimot oppgis støyproduksjonen i såkalte NPD-tabeller (Noise-Power-Distance). Disse tabellene gir støynivået i et referansepunkt på bakken når det passerer av et fly i en gitt høyde og under gitte driftsbetingelser. Dette er måledata som er funnet i forbindelse med sertifiseringen av vedkommende flytype. NPD-tabellene har ulike målestørrelser, men i dette aktuelle tilfelle er det maksimumsnivået (A-veid med tidskonstant «slow») som er avgjørende. Man kan altså lese direkte av tabellen det maksimale lydnivået som kan oppleves når et fly passerer i en gitt høyde og som flys under gitte driftsbetingelser. Dersom ikke den ønskede høyden finnes i tabellen, kan man interpolere mellom nærliggende verdier.

Det skal finnes NPD-data for alle sertifiserte flytyper, og man kan vanskelig tenke seg at det gjøres endringer som kan påvirke støyen, uten at dette er dokumentert i nye NPD-data.

Rekvirenten spør om støy fra et «F16 kampfly». Dette er intet entydig begrep. Flyet finnes i mange konfigurasjoner og med ulike motorer. I mangel av nærmere opplysninger om nøyaktig hvilken type det refereres til, har jeg benyttet data for den typen som benyttes (ble benyttet) i Norge: F16N med motor PW220.

Jeg er senere gjort oppmerksom på at ved beregninger i Danmark er det benyttet data for fly av type F16D. Jeg har kun hatt begrenset tilgang til NPD-data for denne flytypen. En sammenlikning av støyen ved 91% motorpådrag for de to typene F16N og F16D viser imidlertid at de er ganske like. Forskjellen er mindre enn 1 dB for avstander opp til 2000 ft (F16N < F16D), og ca 0,5 dB ved 300 ft. Man kan derfor hevde at de to typene er støymessig ganske like, og forskjellen har ingen praktisk betydning for konklusjonene som er referert nedenfor.

For den norske versjonen av F-16 viser NPD-tabellen for maksimalt motorpådrag og innkoblet efterbrenner følgende verdier for LA,Smax : 200 ft – 127 dB, 400 ft – 120,1 dB. Støynivået forholder seg logaritmisk til observasjonsavstanden. Man kan derfor beregne nivået for 300 ft til ca LA,Smax 124 dB.

Svar på spørsmål SS1: *Et kampfly av type F16N med motor av type PW220 som flyr i høyde 300 ft vil ikke kunne gi et støynivå på 130 dB på bakken. Det samme vil gjelde for fly av type F16D.*

Svar på spørsmål SS2: *Det er utelukket at et kampfly av ovennevnte type og som flys i høyde 300 ft kan gi et støynivå på 130 dB på bakken uavhengig av motorpådrag og hvordan det manøvreres.*

I saksdokumentene finnes lenker til videoopptak som viser demonstrasjonsflyving omkring det aktuelle observasjonspunktet. Flyet synes å holde konstant hastighet over større avstander og jeg utelukker derfor at det kan være benyttet maksimalt motorpådrag. Med et noe redusert pådrag (91%) og uten efterbrenner kan man under de samme betingelsene som nevnt over, beregne maksimumsnivået på bakken til 114,5 dB. Man kan imidlertid ikke utelukke at det svært kortvarig kan gis fullt motorpådrag med efterbrenner. Hvis dette gjøres like i nærheten av observasjonspunktet, kan maksimumsnivået komme opp i 124 dB.

Svar på spørsmål SS3: *Ved demonstrasjonsflyving i høyde 300 ft kan lydnivået i observasjonspunktet kortvarig komme opp i omkring 124 dB og altså langt overskride nevnte grense på 100 dB.*

...

Sagsøger har afspillet en række videooptagelser af fly, der er optaget fra ejendommen Adresse 1 , 6500 Vojens, Over Jerstal.

Der er ikke afgivet forklaringer.

Parternes synspunkter

Boet efter A v/bobestyrer Lasse Ladefoged har i sit påstandsdokument anført:

"...

2. ANBRINGENDER

Til støtte for den nedlagt påstand gøres gældende:

2.1.

Den maksimale støjbelastning ved sagsøgers ejendom, Adresse 1 , 6500 Vojens, er større end 100 dB.

2.2.

Den gennemsnitlige støjbelastning ved sagsøgers, Adresse 1 , 6500 Vojens, ejendom er større end 55 dB, hvilket er ubestridt og dokumenteret.

2.3.

Det kan ubetænkeligt og ubestridt lægges til grund, at årsagen til den høje støjbelastning er flystøj fra Flyvestation Skrydstrup

2.4.

Det følger af den tværpolitiske aftale af 15. november 2019, at ejendomme, der belastes med en maksimalstøj på mere end 100 dB og en gennemsnitsstøj på mere end 55 dB placeres i "rød zone" (Det senere bilag 1 til Bekendtgørelse 2020-06-22 nr. 939 om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup), med den følge, at ejendommens ejer er berettiget til at anmode Forsvarets Ejendomsstyrelse om opkøb af ejendommen.

2.5.

Da sagsøgers ejendom har en gennemsnitlig støjbelastning på mere end 100 dB og en gennemsnitlig støjbelastning på mere end 55 dB skal sagsøgers ejendom rettelig placeres i "rød zone" / fremgå af bilag 1 til Bekendtgørelse 2020-06-22 nr. 939 om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup, hvorved sagsøger er berettiget til at anmode Forsvarets Ejendomsstyrelse om opkøb af ejendommen.

2.6.

Det gøres gældende, at det følger af den tværpolitiske aftale, at *"Der kompenseres for det fulde støjbillede, herunder flyvninger med afvisningsberedskabet"*, hvilket medfører, at også demonstrationsflyvninger skal indgå ved målingerne af den maksimale støjbelastning

2.7.

Idet der er tale om målinger, der dokumenterer at den maksimale støjbelastning er større end 100 dB, skal målingerne ikke tillægges en usikkerhedsmargin på +/- 3 dB. Denne usikkerhedsmargin var alene aktuel, da der var tale om beregninger og ikke reelle målinger.

..."

Forsvarsministeriet, Departementet har i sit påstandsdokument anført:

"...

3. ANBRINGENDER

3.1 Naboret

Det bestrides, at sagsøger har krav på erstatning som følge af, at den nabo-retlige tålegrænse er overskredet.

Den nabo-retlige tålegrænse beror ifølge praksis på en konkret rimeligheds-vurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens karakter og beliggenhed, herunder nærhed til anlægget og områdets karakter, jf. Højesterets præmisser i U2009.2680. Det er de fysiske forhold – ulemperne – sammenholdt med ejendommen, der har betydning ved vurderingen. Efter praksis lægges der afgørende vægt på, hvad der er sædvanligt – og må påregnes – det pågældende sted.

Der findes ikke dansk rets- eller taksationspraksis vedrørende den nabo-retlige tålegrænse for støjgener fra lufthavne eller flyvestationer, herunder militære flyvestationer og kampfly.

Det bestrides, at den nabo-retlige tålegrænse er overskredet som følge af støjen fra F-16 kampflyene eller den (beregnete) fremtidige støj fra F-35 kampflyene. Der henvises til, at Flyvestation Skrydstrup blev en del af det danske flyvevåben i 1953, og at der også tidligere har været udskiftninger af kampfly til nyere modeller med en anden støjprofil. Afdøde A var bekendt med flyvestationen, da han købte ejendommen i 2011.

I forhold til støj fra F-35 kampflyene henvises der til, at det for naboerne til en flyvestation må påregnes, at der som led i den samfundsmæssige udvikling sker overgang til en anden og nyere flytype, som kan have en an-

den støjprofil. Det må efter Forsvarsministeriets opfattelse særligt gælde på Forsvarets område, herunder i relation til militære flyvestationer og kampfly, da materiel skal være tidssvarende og egnet til at kunne forsvare Danmark. Det beregnede fremtidige støjniveau som følge af udskiftningen til nyere kampfly af typen F-35 overstiger efter ministeriets opfattelse ikke, hvad afdøde A måtte påregne i lyset af ejendommens placering i nærheden af en militær flyvestation med kampfly.

Dertil kommer, at der med overgangen fra F-16 kampfly til F-35 kampfly ikke vil ske en forøgelse af aktivitetsniveauet på Flyvestation Skrydstrup. Antallet af flyvetimer for F-35 kampfly vil ikke blive udvidet i forhold til de nuværende F-16 kampfly. Tværtimod forventes det samlede antal flyvetimer med kampfly på Flyvestation Skrydstrup at falde med ca. 25 %, mens antallet af operationer forventes at falde med ca. 20 % (bilag B, side 6-7).

Forsvarsministeriet bemærker desuden, at F-35 kampflyene blev vurderet til at give den mindste samlede flystøjsbelastning af de kandidater til nye kampfly, som blev vurderet forud for valget af F-35, jf. afsnit 5.2 i de almindelige bemærkninger til forslag nr. 166 til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup.

Den vejledende grænseværdi for gennemsnitsstøj for spredt bebyggelse i det åbne land er 60 dB (Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser). Af vejledningen fremgår, at maksimalværdien især har betydning i boligområder og rekreative områder med overnatning, og maksimalstøjen om natten fra flyvestationer bør tilstræbes ikke at overstige 80 dB. Der er ingen retningslinjer for så vidt angår maksimalstøjen dag og aften (afsnit 4.1, side 41-42).

Forsvarsministeriet er ikke enig i, at vejledning nr. 5/1994 og de heri anbefalede grænseværdier er forældede.

Flystøjrapportens bilag 4 viser en beregnet gennemsnitsstøj for boligen på Adresse 1 beregnet til 56 dB for F-16 og 60 dB for F-35 (bilag C, side 5). Gennemsnitsstøjen er dermed inden for den vejledende grænseværdi på 60 dB i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994.

Flystøjrapportens bilag 5 viser, at maksimalstøjen om natten i perioden 2020-2022 for Adresse 1 er i intervallet 80-85 dB (bilag D, side 3, scenarie 1B F-16).

Maksimalstøjen om natten ved boligen lå i intervallet 80-85 dB, og natstøjen svarer derfor til eller ligger meget tæt på det niveau på 80 dB, som

efter vejledningen "bør tilstræbes". Der er i vejledningen ingen retningslinjer for maksimalstøj om dagen. Dette taler tydeligt imod, at støjen skulle overskride, hvad sagsøger må tåle som nabo til en militær flyvestation. Der er yderligere foretaget punktberegninger for den fremtidige F-35 flystøj for alle ejendomme i kompensationsordningens gule og røde zone. Punktberegningerne for F-35 for ejendommen Adresse 1 viser en maksimalstøj om natten på 90,9 dB for den fremtidige F-35 flystøj (bilag E, side 17).

Det forhold, at der ifølge NOMOS Årsrapport 2023 er målt maksimal støj om dagen ved Adresse 1 på 106 dB i perioden 9. – 16. juni 2023 i forbindelse med demoflyvning med F-16 kampfly kan ikke føre til, at tålegrænsen er overskredet.

Den omstændighed, at den beregnede fremtidige maksimalstøj om natten overskrider de 80 dB, som ifølge flystøjvejledningen bør overholdes i boligområder og rekreative områder med overnatning, betyder ikke i sig selv, at den naboretlige tålegrænse er overskredet. Det bemærkes, at vejledningen ikke indeholder en anbefalet maksimalværdi for spredt bebyggelse i det åbne land. Planlagt natflyvning (efter kl. 22) forventes maksimalt 10 dage om året. Natflyvning varsles senest 2 uger i forvejen. Dertil kommer, at maksimalværdien er beregnet under forudsætning af, at der sker overflyvning jævnt fordelt over den aktuelle flyvesektor (et område), hvilket næppe bliver tilfældet i praksis.

Forsvarsministeriet bestrider, at de af sagsøger foretagne støjmålinger (bilag 6 og 10) giver et retvisende billede af den faktiske flystøj fra Flyvestation Skrydstrup. Målingerne er ikke foretaget i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994, kapitel 5, Metodevalg ved måling og beregning, herunder anerkendte metoder til støjmåling.

Skønsmanden har i skønserklæringen af 26. januar 2024 oplyst, at den registrerede støj i bilag 6 og 10 ikke vil være fysisk mulig, hvor de registrerede niveauer antageligt skyldes, at lydmåleren ikke har været kalibreret korrekt.

Det bestrides, at den nuværende støj fra F-16 kampfly eller ændringen i den beregnede fremtidige flystøj fra F-35 kampfly indebærer sundhedsskadelige virkninger, herunder en risiko for varige høreskader, for beboere på Adresse 1 .

Kompensationsordningen i bekendtgørelse nr. 939 af 22. juni 2022 om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup er udtryk for en politisk beslutning og ikke en erkendelse af, at støjen generelt må forventes at overskride den naboretlige tålegrænse. Den nærmere udformning af

kompensationsordningen har efter ministeriets opfattelse ikke betydning for vurderingen af, om den naboretlige tålegrænse er overskredet i forhold til Adresse 1 .

Det gøres gældende, at der ved rettens vurdering af spørgsmålet om overskridelse af den naboretlige tålegrænse bør lægges vægt på, at afdøde

A ved kompensationsordningen er tilbudt at få dækket omkostninger til støjisoleringstiltag uden maksimal beløb, der samlet ville give en støjdæmpning af opholdsrum på op til 5 dB, jf. kompensationsbekendtgørelsens § 6, stk. 1, nr. 2, og § 7. En sådan støjdæmpning vil kunne medføre en forbedring af den oplevede støj indendørs, hvor retningslinjerne i Miljø- styrelsens vejledning om flystøj vedrører den udendørs støjbelastning.

Forsvarsministeriet gør gældende, at selv hvis retten mod forventning måtte komme frem til, at den naboretlige tålegrænse konkret er overskredet i forhold til sagsøger, kan tabet under ingen omstændigheder opgøres til ejendommens fulde værdi. Erstatningen skal således kun dække den del af ulemperne, som overstiger tålegrænsen, jf. fast retspraksis om erstatning for bl.a. vejstøj. En eventuel erstatning bør fastsættes skønsmæssigt i overensstemmelse med den almindelige praksis om erstatning for ulemper, som overstiger den naboretlige tålegrænse, herunder praksis om vejstøj. Det er ikke godtgjort, at der er lidt et værditab på 1,1 mio. kr. som følge af nuværende og fremtidig støj fra flyvestationen.

3.2 Ekspropriation

Forsvarsministeriet bestrider, at støjen fra Flyvestation Skrydstrup udgør et ekspropriativt indgreb i strid med grundlovens § 73. Der er ikke tale om, at lovgivningsmagten tilpligter sagsøger at afstå sin ejendom, og sagsøger pålægges heller ikke rådighedsbegrænsninger. Støj fra statslige anlæg betragtes ikke som ekspropriation, men kan (ligesom støj fra private anlæg) efter omstændighederne berettige til erstatning efter de naboretlige regler, jf. praksis om vejstøj.

Forsvarsministeriet bestrider, at sagsøgers ejendom er usælgelig som følge af støjen fra F-16 kampflyene og den fremtidige støj fra F-35 kampflyene. Det bemærkes, at Ejendomsselskab 1 har solgt en række af de ejendomme i rød zone, som staten har overtaget som led i kompensationsordningen.¹ Ejendomsselskab 1 har oplyst, at køberne af ejendommene, som er beliggende i rød zone, har modtaget information om bl.a. den politiske aftale, kompensationsordningen, miljøkonsekvensrapporten og støjrapporterne.

Etablissements- og Terrænkommendoen kan oplyse, at Ejendomsselskab 1 A/S løbende afhænder de ejendomme som forsvaret overtager i forbin-

delse med kompensationsordningen. Ejendomsselskab 1 A/S har i perioden 2022-2025 afhændet 23 ejendomme i Skrydstrup. Aktuelt har Ejendomsselskab 1 annonceret 5 ejendomme til salg på Webadresse 1

Forsvarsministeriet bestrider, at støjen fra F-16 kampflyene var ubekendt for sagsøger, da han overtog ejendommen. Som beskrevet blev flyvestationen en del af det danske flyvevåben i 1953, og F-16 kampflyene blev indført i 1980. Hvad sælger og ejendomsmægler har oplyst sagsøger om i forbindelse med købet er Forsvarsministeriet uvedkommende.

...

5. SAGSOMKOSTNINGER

Sagsøgte begæres tillagt sagsomkostninger under hensyn til arbejdets omfang og sagens værdi

..."

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

Rettens begrundelse og resultat

Efter bevisførelsen, herunder navnlig skønserklæringerne, må det lægges til grund, at de støjmålinger, der er foretaget af nu afdøde A, er fejlbehæftede i et sådant omfang, at de ikke kan lægges til grund. Dette understøttes tillige af, at sagsøgeren under hovedforhandlingen har tilkendegivet, at A's støjmålinger "formentlig er fejlbehæftede".

Det kan lægges til grund som ubestridt, at Flyvestation Skrydstrup blev en del af det danske flyvevåben allerede i 1953, og at der siden da har været flere udskiftninger af kampfly til nyere modeller med en anden støjprofil.

Det lægges desuden til grund som ubestridt, at A købte ejendommen Adresse 1, Over Jerstal, 6500 Vojens i 2011, velvidende at ejendommen var beliggende i nærheden af en militær flyvestation med kampfly.

A må derfor have kunnet påregne, at der som led i den samfundsmæssige udvikling på et tidspunkt ville ske udskiftning af F-16 til en anden og nyere flytype, som kunne have en anden støjprofil, navnlig da der er tale om en militær flyvestation med kampfly, hvor materiellet skal være tidssvarende og egnet til at forsvare Danmark.

Det kan lægges til grund som ubestridt, at udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup har hjemmel i lov nr. 881 af 16. juni 2020.

Det lægges til grund, at der i perioden 2021-2027 vil ske udskiftning af kampfly på Flyvestation Skrydstrup fra modellen F-16 til F-35 for at gøre Danmark i stand til fortsat at håndhæve suverænitet over dansk luftrum. De nye kampfly vil være en vigtig del af det samlede forsvars evne til at beskytte Danmark.

Indfasningen af F-35 vil medføre ændringer i flyvemønstre og støjforhold i området omkring Flyvestation Skrydstrup. Der vil imidlertid ikke ske en forøgelse af aktivitetsniveauet på Flyvestation Skrydstrup, og det må efter bevisførelsen lægges til grund, at det samlede antal flyvetimer med kampfly fra Flyvestation Skrydstrup vil falde i ikke ubetydeligt omfang.

Efter dansk rets almindelig regler yders der erstatning for værditab som følge af varige naboulemper fra anlæg af almen samfundsmæssig værdi, i det omfang ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på det ulempeforvoldende område.

Hvad en nabo må tåle, beror på en konkret rimelighedsvurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens karakter og beliggenhed og områdets karakter, ligesom der må tages hensyn til den offentligretlige regulering af den ulempeforvoldende virksomhed.

På denne baggrund og efter en samlet vurdering, har sagsøger ikke løftet bevisbyrden for, at flystøjen fra Flyvestation Skrydstrup overstiger, hvad boet efter

A må tåle uden erstatning. Det af boet efter A i øvrigt anførte kan ikke føre til et andet resultat.

Retten bemærker, at desuden, at sagsøger ikke har løftet bevisbyrden for, at ejendommen har lidt et værditab som følge af flystøj fra flyvestationen.

Retten tager derfor Forsvarsministeriets, Departementets frifindelses påstand til følge.

Boet efter A skal som følge af sagens betale sagsomkostninger til Forsvarsministeriet, Departementet, jf. retsplejelovens § 312, som nedenfor bestemt.

Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb, udfald og den omstændighed, at der har været afholdt syn og skøn fastsat til dækning af advokatudgift med 115.000 kr., og af øvrige udgifter med 5.839,01 kr., i alt 120.839,01 kr.

Forsvarsministeriet, Departementet er ikke momsregistreret.

THI KENDES FOR RET:

Forsvarsministeriet, Departementet frifindes.

Boet efter A v/bobestyrer Lasse Ladefoged skal inden 14 dage betale 120.839,01 kr. i sagsomkostninger til Forsvarsministeriet, Departementet.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.