

B2516011 - BFM

**UDSKRIFT
AF
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG**

D O M

Afsagt den 14. marts 2014 af Østre Landsrets 10. afdeling
(landsdommerne Sanne Kolmos, Karsten Bo Knudsen og Mads Bjerre Østergaard (kst.)).

10. afd. nr. og

Fr

og

(advokat : (prøve))

mod

V

(

Sagerne, der er anlagt ved Københavns Byret den 11. marts 2011, er ved kendelse af 20. juli 2011 henvist til behandling ved Østre Landsret i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1.

Sagerne vedrører spørgsmålet, om sagsøgte, V er erstatningsansvarlig for de skader, der blev påført sagsøgernes, C og J , køretøjer, da de påkørte et hul i vejbanen på en vejstrækning, hvor vedligeholdelsespligten påhvilede Vej-direktoratet.

F. [redacted] (i det følgende benævnt F. 1) har som mandatar for CI nedlagt påstand om, at V. [redacted] tilpligtes at betale 1.519 kr. med procesrente fra den 7. maj 2010, til betaling sker, subsidiært betaling af et af landsretten fastsat mindre beløb.

Påstandsbeløbet angives at udgøre et beløb svarende til, hvad det har kostet at udskifte et defekt dæk til et tilsvarende dæk.

F. [redacted] har som mandatar for J. [redacted] nedlagt endelig påstand om, at V. [redacted] tilpligtes at betale 2.297 kr. med procesrente fra den 6. maj 2010, til betaling sker, subsidiært betaling af et af landsretten fastsat mindre beløb.

Påstandsbeløbet angives at udgøre et beløb svarende til, hvad det har kostet at udskifte et defekt dæk og en defekt fælg.

V. [redacted] har over for begge påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Ved mail af 6. april 2010 kl. 21.10 orienterede J. [redacted] V. [redacted] om, at han havde påkørt et hul i vejbanen på tilkørsel 24 fra Roskildevej mod Motorring 3, hvorved en fælg og et dæk var blevet beskadiget. Af mailen fremgik blandt andet følgende:

” ...

I henhold til samtale idag, fremsender jeg hermed billeder af vej og fælg. Billederne af vejen er taget om aftenen, derfor kan man kun ane hullet.

Søndag den 4. april kl. 20.00 kører jeg fra Rødovre på Roskildevej og ned på motorvejs nedkørsel 24 (motorring 3) mod Rødby. På denne nedkørsel kører jeg ned i et større hul i vejen.

Jeg har undersøgt hvad en tilsvarende fælg med dæk koster:
Prisen er kr. 2200.

...”

Ved mail af 7. april 2010 kl. 22.40 orienterede CI [redacted] V. [redacted] om, at han aftenen forinden havde påkørt, hvad der er enighed om, er det samme hul i vejbanen, som Jesper Malling havde påkørt, hvorved et dæk var blevet beskadiget. Af mailen fremgik blandt andet følgende:

”...

Tirsdag d. 6. april 2010 kl. 20:50 kørte jeg fra Nygårds Plads, 2605 Brøndby og ind på afkørslen mod Rødby (E45) fra Roskildevej og kørte ned i et stort hul i vejen (se vedhæftede billeder), til alt held er der ikke sket noget med bilen men mit dæk blev revet i stykker.

Jeg gør derfor krav gældende overfor V som iflg. Brøndby kommune er ansvarlig for denne strækning. (regning vedhæftet).
...”

Begge påkørsler skete med bilens venstre forhjul.

Til brug for V i videre behandling af sagerne udfyldte C 1 og J, hver en blanket benævnt ”Indmelding fra skadelidte ved uheld på statsvej”, hvori de nærmere beskrev omstændighederne ved påkørslerne.

Den 5. maj 2010 udarbejdede ingeniør Torben Nielsen fra V et internt notat om vejforholdene på tilkørsel 24. Heraf fremgik følgende:

”M3 tilkørselsrampe i km. 49.100, fra Roskildevej vejdel. 5

Skaden er beliggende i midten af kørebanen og ikke i køresporet. Samtidig er hastigheden på rampen ikke høj da rampen har et skarpt højresving. Vejtilsynet har derfor ikke vurderet hullet til at være trafikfarligt og ikke indrapporteret det som en skade, der skulle repareres med det samme af Falck.
...”

I forbindelse med V i interne behandling af de rejste erstatningskrav blev der udfyldt to i det væsentlige enslydende interne skemaer af 17. maj 2010 benævnt ”Internt skema til erstatningskrav mod V, t”. Heraf fremgik det blandt andet under punktet ”V i handlinger”, at vejtilsynet gennemkørte den pågældende strækning hver anden dag på hverdage og under punktet ”V i vurderinger”, at hullet i vejbanen blev vurderet til ikke at være trafikfarligt. Som kilde til denne vurdering var anført ingeniør Torben Nielsen.

I to i det væsentlige enslydende breve af 27. juli 2010 meddelte V, C og J, afslag på erstatning med følgende begrundelse:

”...

Vores afgørelse

Vi mener ikke, at V har handlet ansvarspådragende og vi kan derfor ikke anerkende erstatningsansvaret.

Reglerne om erstatning

Vs erstatningsansvar skal bedømmes efter de almindelige erstatningsregler. Det betyder for eksempel, at V kan ifalde erstatningsansvar, hvis vi undlader at holde vores veje i god og ordentlig stand eller hvis vi på anden måde udviser forsømmelser, der direkte bliver årsag til en skade.

Vores undersøgelser

Vi kan oplyse, at vores vejtilsyn havde det pågældende hul på tilkørsel 24 under observation og vurderede, at hullet ikke var trafikfarligt, fordi hullet lå i midten af kørebanen og ikke i det spor trafikanterne normalt kører i (kørespor). Desuden er trafikanternes hastighed på rampen ikke høj, da rampen har et skarpt højresving.

Konklusion

Vi mener ikke at betingelserne for at ifalde erstatningsansvar er til stede i denne sag, og vi kan derfor ikke efterkomme dit krav. Vi foreslår, at du anmelder skaden til dit forsikringselskab.

Den endelige afgørelse af spørgsmålet om erstatning hører under domstolene.
...”

Der har under sagen været fremlagt en række fotos af vejbanen på tilkørsel 24, herunder af det hul, som blev påkørt. Fotos er optaget af C og D.

C har som dokumentation for sit krav fremlagt en faktura af 7. april 2010 fra Super Dæk Service på 1.519 kr. vedrørende køb af et dæk.

J har som delvis dokumentation for sit krav fremlagt en faktura af 15. april 2010 fra thansen.dk på 1.299 kr. vedrørende køb af ”RS GT 7,5x18 4x108 ET15 ø65,1”.

Ingeniør Børge Madsen har som skønsmand afgivet skønserklæring den 24. juli 2012 og supplerende skønserklæring den 8. marts 2013.

Af skønserklæringen af 24. juli 2012 fremgår blandt andet følgende:

”...

B: BESIGTELSE

Den 12. juni 2012 besigtigede undertegnede stedet, hvor det i sagen omtalte hul i vejbelægningen havde været. Ud fra de fremsendte billeder kunne hullets placering bestemmes. Omgivelserne, tilkørselsvejens forløb mm. blev inspiceret og fotograferet.

C: SKØNSERKLÆRING

På grundlag af det modtagne materiale samt det ved besigtigelsen konstaterede, besvares her de spørgsmål, der er forelagt skønsmanden, efter bedste evne således:

Syns- og skønstema fra advokat

J og C

Som mandatar for

Efter forudgående gennemgang af retssagens bilag, herunder efter forudgående gennemgang af materiale vedrørende det omhandlede hul, bedes skønsmanden besvare nedenstående spørgsmål efter bedste evne og samvittighed:

Spørgsmål 1:

Hvilke forhold/kriterier indgår i vurderingen af, om dette hul kan anses for trafikfarligt?

Svar:

Et hul bør anses for trafikfarligt

- hvis det befinder sig i de spor, hvor trafikken kører
- hvis det har en størrelse og dybde, så et vognhjul kan køre ned i det
- hvis køretøjets hastighed er så stor, at dækkets højde og lufttryk ikke kan afværge en beskadigelse.

Altså en kombination af hullets placering, størrelse/dybde og hastighed.

Spørgsmål 2:

Vil dette hul betragtes som trafikfarligt? Svaret bedes afgjort, så det er dækkende for de typer af motorkøretøjer, der færdes på strækningen. Hvis der er forskel i vurderingen for de forskellige typer køretøjer bedes dette angivet. Svaret bedes begrundet.

Svar:

Hvis vi sammenholder det aktuelle hul med ovenstående forhold/kriterier, så må jeg sige, at det er trafikfarligt.

Jeg har aflagt besøg på stedet. Se billede ...:

- Kørebanens bredde på tilkørselsrampen er målt til 4 meter. En personbils sporvidde er typisk 1,4-1,8 meter. En varevogns sporvidde er typisk 1,7-2,1 meter. Så, hvis man trækker til højre ind mod kantbanen, vil man med stor sandsynlighed ramme et hul i midten. Det er ikke sandsynligt, at en lastvogn med en standardsporvidde på 2,30 meter vil ramme et hul i midten, medens der er større sandsynlighed for at et tohjulet køretøj vil.
- Ifølge skiltningen på stedet er maksimumshastigheden på 130 km/t. På grund af vejens kurve og afstanden fra indkørslen til rampen, er det ikke muligt at opnå denne hastighed på stedet, men ved at betragte hul-

let på de forlagte billeder, vil jeg mene at det er muligt at opnå en så stor hastighed på en personvogn, varevogn eller motorcykel, at hjulet beskadiges.

Jeg har efter bedste evne ud fra fotografierne, placeret hullet på vedlagte tegning. ... *Efterfølgende fotos placering vil være indtegnet her med bilags num- mer anført.*

Spørgsmål 3:

Det pågældende hul er placeret cirka midt på vejbanen i højre svingende kurve. Har kurven betydning for, hvor de forskellige typer biler placerer sig under kørsel?

Svar:

Som vi kan se ... var hullet placeret et stykke inde i kurven. Det er derfor me- get naturligt, at man trækker ind mod højre. Her vil specielt person- og vare- vogne placere sig. Og måske endda overskride kantaftmærkningen. Det fremgår af fotos, ... hvor man kan se en blankslidt bane til højre for den højre kant- stribes. Sammenlignet med et foto længere tilbage på rampen. ... Således vil også en lastbil kunne ramme hullet.

Spørgsmål 4:

Hvor mange motorkøretøjer passerer på det pågældende sted pr. dag/uge?

Og hvor hurtigt vil det omhandlede hul udvikle sig, når det bliver over- kørt/påkørt af motorkøretøjer med den frekvens, som måtte forventes på dette sted?

Svar:

Jeg har forespurgt hos Vejdirektoratet, men man har ikke trafiktællinger for strækningen. Derfor vil besvarelsen af spørgsmålets anden del være behæftet med stor usikkerhed.

Jeg vil formode, at et hul af den art kan vokse med 30 til 50 procent på en uge. Man skal huske på, at selv lastbiler har mulighed for at ramme hullet (se svar på spørgsmål 3).

Ifølge Vejdirektoratet slider en lastbil mellem 9 og 16 tusinde gange mere på vejen end en stor personbil.

Ifølge DMI har det været koldt (omkring frysepunktet) og der er faldet en del nedbør (32 mm) i perioden op til det første uheld.

Supplerende syns – og skøntema vedrørende J

: fra advokat

Skønsmanden bedes gennemgå retssagens akter, foretage eventuelle supple- rende undersøgelser og herefter besvare følgende spørgsmål:

Spørgsmål A:

Hvilke dimensioner må det ... indeholdte foto af en beskadigelse af vejbelæg- ningen antages at have haft på datoen for fotografiets optagelse af den 10. april 2010.

Svar:

Efter bedste skøn antages hullet at være 120 cm i længderetningen og 90 cm hvor det er bredest. Dybden skønnes at være 6-8 cm på det dybeste.

Spørgsmål B:

Hvilke dimensioner må samme beskadigelse antages at have haft den 4. i samme måned.

Svar:

Hvis vi antager at hullet vokser med 30-50 % på en uge, ville dimensionerne være cirka følgende: Længde 85 cm, bredde 65 cm og dybde 4-6 cm.

Spørgsmål C:

Må det antages, at den beskadigelse af vejbelægningen, som der må antages at have været den 4. april 2010 indebar risiko for beskadigelse af en bilfælg ved højst tilladte fart på rampen.

Svar:

Nu er det ikke muligt at opnå den tilladte hastighed på stedet, hvor hullet var placeret, men man kan nå hastigheder lig med og over 50 km/t, som jeg vil anse for tilstrækkelig til at man ved at køre ned i hullet kan beskadige en fælg.

Spørgsmål D:

Hvilken hastighed er tilladt på tilkørselsrampe 24 til Motoring 3 i sydgående retning.

Svar:

Ifølge skiltningen på stedet er højest tilladte hastighed 130 km/t. ...

Spørgsmål E:

Er det sandsynligt, at den ... viste beskadigelse af sagsøgerens fælg er forårsaget ved kørsel henover det beskadigede vejstykke med den tilladte hastighed, forudsat at fælgen var i rimelig stand.

Svar:

Nu er det ikke muligt at opnå den tilladte hastighed på stedet, hvor hullet befandt sig, men man kan nå hastigheder lig med og over 50 km/t, som jeg vil anse for tilstrækkelig til at beskadige en fælg i rimelig stand. Jeg vil vurdere hullets dybde til at være 4-6 cm dybt. Dækhøjden på hjulet vist ... er på et tilsvarende hjul (225/40x18) målt til 6,5 cm. ... Det er derfor meget sandsynligt, at hulkanten "slår igennem" og beskadiger fælgen.

Spørgsmål F:

Giver sagen i øvrigt skønsmanden anledning til bemærkninger?

Svar:

Det er vel værd at bemærke, at dækkene i sagen har en lavere profil end "normale" dæk. Jeg har målt på cirka 20 tilfældige person- og varevogne med forskellige hjulstørrelser og fundet dækhøjder (afstand mellem fælgkant og yderside dæk) mellem 10 og 13 cm. Dæk med lavere profil er jo i sagens natur mere udsatte en "normale" dæk.

Supplerende syns- og skønstema vedrørende C

fra advokat

Spørgsmål A:

Hvilke dimensioner må den ... fotograferede beskadigelse af vejbelægningen antages at have haft.

Svar:

Efter bedste skøn antages hullet at være 120 cm i længderetningen og 90 cm hvor det er bredest. Dybden skønnes at være 6-8 cm på det dybeste.

Spørgsmål B:

Er det sandsynligt, at den i spørgsmål A omtalte beskadigelse af vejbelægningen kan være årsag til beskadigelsen af et dæk som ansøgerens, som opfylder gældende krav til alder, slid og vedligeholdelsestilstand.

Svar:

Højden fra fælgkant til dækkets yderkant på et tilsvarende hjul (235/40x18) er målt til 7 cm. ... Når hjulet rammer et hul, som ovenfor beskrevet, vil dækket efter al sandsynlighed komme i klemme mellem fælg og hulkant med beskadigelse til følge.

..."

Den supplerende skønserklæring af 8. marts 2013 har blandt andet følgende indhold:

"....

Kammeradvokaten ved advokat .

:"

...

Spørgsmål H:

Hvilken afstand var der fra den beskadigede vejbelægning på det dybeste sted til kørebane kant i begge sider.

Svar:

Ifølge ... sagens akter vedrørende ... , oplyser V ingeniør, Torben Nielsen, at hullet er beliggende i midten af kørebanen. Kørebanebredden er ... 4 meter. Så, da hullet befandt sig midt i kørebanen, var afstanden 2 meter til hver side. For oversigtens skyld vedlægger jeg en tværsnitsskitse ... De anførte mål er taget på stedet.

Spørgsmål J:

I svaret på spørgsmål 4 er anført, at det havde været koldt, omkring frysepunktet, og at der var faldet en del nedbør (32 mm) i perioden op til det første uheld.

Hvilket tidspunkt dækker perioden "op til det første uheld".

Svar:

Perioden dækker cirka 10 dage. Ser man længere tilbage, er billedet det samme, måske en smule koldere.

For oversigtens skyld, både med hensyn til dette spørgsmål men også til spørgsmål K, vedlægges DMI's oversigter for marts og april 2010 for København og Nordsjælland. ... Man skal huske på, at DMI's temperaturmålinger foregår i 2 meters højde, så selv om der er målt et par graders varme, kan der nemt være minusgrader ved kørebanen.

Spørgsmål K:

Hvorledes var vejrforholdene, temperatur og nedbør i perioden fra de to hændelser den 4. april 2010, til fotografiet af den beskadigede belægning blev taget den 10. april 2010.

Svar:

Ifølge DMI's vejrarkiv har man målt temperaturer mellem frysepunktet og 3 graders varme samt en nedbørsmængde på i alt 1 mm. ...

Spørgsmål L:

Hvilken betydning har nedbørens mængde og nedbørens karakter for udviklingen af beskadigelsen af belægningen.

Svar:

For at tage nedbørens karakter først, så vil regn have større betydning end sne, hvis den fik lov at ligge, men da man salter kørebanerne, vil sneen hurtigt blive omdannet til vand.

Mængderne af smeltevand og regnvand har betydning. Når et køretøj rammer et vandfyldt hul som dette presses vandet ned i revner og sprækker i belægningen og det udvasker de mindre bestanddele af asfaltlagct. Asfaltbelægningen består af et grus- og stenskelet, hvor de mindre bestanddele fylder ud mellem de større. Til at binde det hele sammen, tilsættes bitumen. Når de mindre bestanddele udvaskes, mister asfalten sin sammenhængskraft og små stykker knækker af. Så, jo oftere, der er vand i hullet, og jo oftere hullet bliver overkørt at et hjul, jo hurtigere vil hullet udvikle sig.

Spørgsmål M:

Hvilken betydning har temperaturen for udvikling af beskadigelse af vejbelægningen.

Svar:

Jo varmere belægningen er, jo mere blød bliver den.

Jo koldere belægningen er, jo mere hård bliver den.

Med en varm asfalt vil køretøjernes hjul "massere" asfalten og presse den sammen.

Ved en kold asfalt vil udsatte steder (ustabile) knække. Asfalten har mistet sin bøjelighed.

Så, ved kolde temperaturer og sammen med trafik og nedbør, vil hullet udvikle sig hurtigere end ved varmere temperaturer.

Spørgsmål N:

Hvilken betydning har temperaturskift for udviklingen af beskadigelse af vejbelægningen.

Svar:

Temperaturskift mellem tø og frost, har stor betydning, da vand jo bekendt udvider sig, når det fryser. Vandet vil, når det fryser til is i de små hulrum, "sprænge" dem og dermed nedbryde asfalten.

...

Spørgsmål P:

Hvilken betydning har trafikmængden for udviklingen af beskadigelsen af vejbelægningen.

Svar:

Jo større trafikmængden er, jo hurtigere udvikler hullet sig.

Spørgsmål Q:

Hvilken trafikmængde har skønsmanden lagt til grund for besvarelsen af spørgsmål B i den af J ; anlagte sag.

Svar:

Der ligger ingen eksakt trafikmængde til grund, da Vejdirektoratet, som oplyst i min skønserklæring, ikke er i besiddelse af nogen trafiktællinger for strækningen.

Spørgsmål R:

Hvilken usikkerhed er der forbundet med angivelsen af beskadigelsens dimensioner – længde, bredde, dybde – i svarene på spørgsmål A.

Svar:

Længde og bredde er målt ved at betragte kantstriben inde ved midterrabbatten på billede i ..., Chresten Jensen. ... 5 hvide elementer + et mellemrum udgør knap en meter (96 cm). Referencen er målt på en vej med tilsvarende stribe. Alligevel vil jeg antage, at der kan være 10 – 15 % usikkerhed. Med hensyn til dybden, har jeg tillige set på nærbillederne ... De løse sten antages at have diameter op til 16 mm. Usikkerhed også her: 10 – 15 %.

Spørgsmål S:

Kan skønsmanden udelukke, at hullet eller beskadigelsen af vejbelægningen er øget med mere end 50 % i perioden fra den 4. – 10. april 2010.

Svar:

Jeg har set på billederne af hullet taget den 6. eller 7. april af CI ... og billederne taget af D). Optagelsesdatoen kender jeg ikke, men jeg formoder, at de er taget umiddelbart efter uheldet.

Ved at sammenligne billederne, mener jeg at kunne udelukke at hullet her har udvidet sig mere end 50 %.

Spørgsmål T:

Hvorpå beror antagelsen om, at beskadigelsen af vejbelægningen på en uge vokser 30 – 50 %?

Skønsmandens erfaring?

Andet?

Svaret bedes udførligt begrundet.

Svar:

At jeg har anført 30 – 50 % er et rent gæt. Se indledningen til svar på spørgsmål B: "Hvis vi antager..." Et slaghul kan udvikle sig på en dag eller måske en uge under "ideelle" omstændigheder. Hastigheden afhænger af trafikmængden, dens sammensætning, vejrliget (tø/frost) samt belægningens beskaffenhed.

Min baggrund er min erfaring som ingeniør hos asfaltfirmaet Villadsen Fabriker (nuværende ICOPAL), som entreprenør (selvstændig 1981 til 2001) og på teori samt på, hvad jeg har erfaret fra faglitteratur, asfaltfirmaer og pressen.

..."

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af J _____ C: _____ I, D: _____ Torben Nielsen og syns- og skønsmand, ingeniør Børge Madsen.

J _____ har forklaret blandt andet, at han den 4. april 2010 var på vej hjem, da han på tilkørsel 24 med venstre forhjul kørte ned i et større hul i vejbanen. Det sagde "bang", og han kørte ind til siden lidt efter og optog fotos af hullet. Herefter kørte han hjem og bemærkede ingen skader på bilen. Først dagen efter så han, at venstre fordæk og fælg var beskadiget. Hændelsen fandt sted om aftenen kl. ca. 20.00, og det var mørkt. De optagne fotos har han efterfølgende lysnet på computeren.

Før han sendte mailen af 6. april 2010, kontaktede han V _____ telefonisk. Han husker ikke, hvornår på dagen, samtalen blev ført. Da han førte samtalen, vidste han ikke, at også dækket var beskadiget. Det fandt han ud af senere samme dag. På www.thansen.dk kunne han konstatere, at et dæk, der svarede til det beskadigede dæk, ville koste 899 kr., og montering ville koste 99 kr. Det beskadigede dæk var ca. ét år gammelt. Dækmontøren fortalte ham, at aluminiumsfælg ikke kunne rettes op, hvorfor han var nødsaget til at købe en ny fælg. Han købte fælgen den 15. april 2010. Han valgte imidlertid at skifte alle dæk ud til nogle dyrere dæk end dem, der var monteret på uheldstidspunktet. Dækkene blev købt hos en dækmontør, som han kender privat. Derfor fik han i første omgang ingen fak-

tura. Han fik dog senere en faktura, som ikke er fremlagt under sagen. Han kan ikke huske, hvornår han købte dækkene.

C har forklaret blandt andet, at han den 6. april 2010 var på vej hjem fra arbejde, da han på tilkørsel 24 påkørte et hul i vejbanen, hvorved venstre fordæk blev flænget. Han havde ikke medbragt kamera. Dagen efter kørte han tilbage til uheldsstedet og optog fotos af hullet i vejbanen. Dæk og fælge var nye, da han netop havde anskaffet bilen.

D har forklaret blandt andet, at han den 10. april 2010 kom kørende på tilkørsel 24, hvor han pludselig med venstre forhjul ramte et hul i vejbanen. Det gav et ordentligt bump, og bilen gik i stå. Dækket var eksploderet i siden, og fælgen var beskadiget. Han lod bilen stå og opsøgte assistance, og da han kom tilbage sammen med mekanikeren, optog han fotos af hullet. Han bemærkede, at der lå 5-6 hjulkapsler i rabatten ud for hullet. I første omgang kontaktede han Brøndby Kommune, der oplyste, at det var V, der havde ansvaret for vejstrækningen. Han rejste derfor krav mod V, der afviste at være ansvarlig for skaderne. Han var to gange tidligere kørt hen over det samme hul, blandt andet ca. 14 dage forud for den 10. april 2010, uden at der var sket skade. Han mærkede også dengang et bump, da han ramte hullet. På det tidspunkt kørte han i sin firmabil, der var en varevogn.

Torben Nielsen har forklaret blandt andet, at han er ingeniør i V, hvor han står for vedligeholdelse af belægninger og vejstriber på statsveje i hovedstadsområdet. Han har været ansat i direktoratet i snart 7 år og har også tidligere haft lignende beskæftigelse. Det er korrekt, at han har udarbejdet notatet af 5. maj 2010. Han foretog sin vurdering af, om hullet var trafikfarligt, på grundlag af fotos og indrapporteringer fra vejtilsynets medarbejdere, der dengang varetog opgaven med at besigtige vejnettet. Han så også de fotos, som de erstatningssøgende havde optaget. Vejtilsynet bestod af erfarne medarbejdere. Han besigtigede ikke selv hullet i vejbelægningen på tilkørsel 24. Hvis vejtilsynet observerede et trafikfarligt hul, stod Falck for udbedringen heraf, når det var akut. De interne skemaer til erstatningskrav mod V blev udfyldt af en medarbejder fra driftsafdelingen i V.

På baggrund af det tilgængelige materiale vurderede han, at hullet var langt og med bløde kanter, og at det ikke var dybt. Endvidere lagde han vægt på, at hullet ikke lå i køresporet. Af vejtilsynets indrapportering fremgik, at hullet var i det øverste lag asfalt, der kaldes

slidlaget. Slidlaget er typisk 3,5 cm dybt. Han var enig i den vurdering. Når vejtilsynet konstaterede huller i vejen, opmålte de dem nogle gange, og andre gange gjorde de det ikke. Det afhang af trafikforholdene. Når vejtilsynet besigtigede vejene, kørte de i nødsporet og ellers med ca. 80 km i timen, og hvis de registrerede forhold, der krævede en nærmere undersøgelse på f.eks. en rampe, holdt de ind til siden.

Han ved ikke, hvornår vejtilsynet første gang observerede hullet. Hullet blev repareret af Falck den 10. eller 11. april 2010. Han fik at vide, at reparation fandt sted, efter at V havde modtaget en klage fra en borger. Det noteres ingen steder, at sådanne reparationer foretages. Efterfølgende er der lagt et helt nyt slidlag på det pågældende sted.

I weekender og på helligdage blev der ikke ført tilsyn. I øvrigt blev der foretaget besigtigelse af den pågældende strækning hver anden hverdag. Seneste tilsyn før påske var onsdag den 31. marts 2010. Han ved ikke, hvordan hullet så ud den 31. marts 2010 og heller ikke, om der eksisterer notater, der beskriver vejtilsynets observationer denne dato. Han ved ikke, hvornår første tilsyn efter påske fandt sted. Den første påkørsel skete påskesøndag den 4. april 2010. Der er ca. 3.000 km statsveje i Danmark. Der kører mellem 3.700 og 3.800 køretøjer på tilkørselsrampen pr. døgn. Den tunge trafik er dog mindre på helligdage.

Et hul i vejbanen kan vokse meget hurtigt. Hvor hurtigt, det vokser, afhænger blandt andet af vejret. Et hul på 20 x 20 cm kan alt efter asfaltens beskaffenhed vokse til dobbelt størrelse i løbet af et døgn, og det gælder både i areal og dybde.

Et hul er trafikfarligt, hvis hullet går igennem slidlaget, har skarpe kanter og ligger i køresporet og derved skaber risiko for, at et køretøj, der rammer hullet, kommer ud af kurs. Den tilladte hastighed er også et kriterium ved vurderingen af, om et hul er trafikfarligt. Der er således forskel på, om et hul er på en rampe eller i en vej, hvor der køres med 110 km/t.

Syns- og skønsmand Børge Madsen har forklaret blandt andet, at han er teknikumingeniør inden for bygge og anlæg. Han har arbejdet i branchen i mange år - blandt andet hos asfaltvirksomheden Villadsens fabriker A/S. Han var selvstændig entreprenør fra 1981 til 2001. Siden 2007 har han på ny drevet selvstændig virksomhed og fungerer nu som rådgiver for mindre entreprenørvirksomheder. Han har været skønsmand i 10-15 år.

I et højresving vil man i bil typisk placere sig til højre på kørebanen. Han vurderede hullet i vejbanen ud fra de fotos, som var vedlagt sagen, da han modtog den. Der var tale om de fotos, som C i og havde optaget. Hvis han sammenholder fotos optaget henholdsvis den 7. og 10. april 2010, er det hans vurdering, at hullet forekommer en smule større i længden den 10. april 2010. Han kan ikke vurdere bredden. Det er hans opfattelse, at man maksimalt kan køre med hastighed på mellem 60 og 70 km/t på tilkørselsrampen.

Det var hans vurdering, at hullet var trafikfarligt, fordi det var langstrakt og i kørselsretningen og sluttede brat. Det var den skarpe kant, der var trafikfarlig. Det var hans opfattelse, at det mørke område på de fremlagte fotos udgjorde en skarp kant, men han medgiver, at det kan være svært at vurdere alene på grundlag af fotos. Han kan ikke nærmere forklare om, hvordan han er nået frem til denne konklusion.

I den konkrete sag vurderede han hullet som trafikfarligt, fordi køretøjerne blev beskadiget, da de ramte hullet. Hans definition bygger således på de aktuelle uheld. Han har ikke ved fastlæggelsen af begrebet "trafikfarligt" ladet hastigheden det pågældende sted eller chancen for at opdage hullet indgå. Han har anvendt en snæver definition, hvor den skete beskadigelse har været afgørende. Hullet var placeret lidt skævt for midten af kørebanen.

Når det er koldt, bliver asfalt skørt, og asfalten omkring et hul har en tendens til at knække ved overkørsel. Hvis det samtidig regner, vil der ske en udvaskning, og der vil være en endnu større risiko for, at asfalten knækker. Det var grunden til, at der lå asfaltstykker i hullet.

Hans vurdering af, hvor langt og bredt hullet var den 4. april 2010, bygger på de fremlagte fotos, men det var svært at svare præcist på spørgsmålet, fordi der ikke forelå fotos fra den 4. april 2010. Hans vurdering byggede på et skøn over, hvorledes hullet havde udviklet sig fra den 4. april 2010, og frem til de første fotos blev taget.

Hullets længde og bredde blev opmålt med udgangspunkt i, at han vidste, at 5 elementer kantstribe med mellemrum var knap en meter langt. Han vurderede, at der som følge af perspektivering var en usikkerhedsmargin på mellem 10 og 15 procent. Dybden af hullet skønnede han på grundlag af en vurdering af, hvor store stenene var, der lå i hullet.

Den sorte del af hullet opfattede han som en stejl kant. Midt i hullet lå de afkørte stumper af asfalten. Den asfalt, der udgør slidlaget, er typisk mellem 3 og 3,5 cm tykt. Det kan være tykkere. Det bærende lag under slidlaget kan også bestå af asfalt, det er forskelligt. Han fastholder rigtigheden af sine vurderinger af hullets dybde.

Ved vurderingen af hullets størrelse, da C ramte det, tog han udgangspunkt i de fotos, der blev optaget den 10. april 2010. Han er enig i, at der ved besvarelsen af spørgsmålet om hullets størrelse ikke blev taget hensyn den tid, der gik fra påkørslen, til de pågældende fotos blev optaget. Han foretog således ingen tilbageregning. Det beror på en fejl. Han må medgive, at det i forbindelse med udarbejdelse af erklæringerne var svært at holde tingene adskilt.

Procedure

F som mandatar for Ci og J har gjort gældende, at der henholdsvis den 4. og 6. april 2010 var et hul i kørebanen på tilkørsel 24 til Motorring 3, og at J og C ramte dette hul ved helt normal kørsel på denne vejstrækning. For J's vedkommende forårsagede hullet skade på hans dæk og fælg svarende til det påståede beløb, i alt 2.297 kr., da reparation ikke var mulig, og for C's vedkommende forårsagede hullet skade på et dæk svarende til en udgift for udskiftning af dækket på i alt 1.519 kr., da reparation ikke var mulig.

V skal anerkende erstatningsansvaret for skaderne sket ved påkørslerne af hullet i vejen på tilkørsel 24 fra Roskildevej til Motorring 3. V er den offentlige vejmyndighed, der er ansvarlig for tilsyn og vedligeholdelse af denne vejstrækning. Vi har hverken ført tilstrækkeligt tilsyn med strækningen eller har vedligeholdt strækningen i tilstrækkelig grad, herunder eksempelvis ved at have udbedret hullet. Dette skal ses i lyset af, at der indtrådte hele 3 skader som følge af netop dette hul inden for kort tid.

Der er tale om en fejlbedømmelse af, at der ikke var tale om et trafikfarligt hul, og V har som professionel part udvist ansvars pådragende forsømmelse.

V er på denne baggrund erstatningsansvarlig for skaderne på henholdsvis dæk og fælg og skal erstatte Ci's og J's udgifter hertil.

Til støtte for de nedlagte rentepåstande er det gjort gældende, at der i henhold til rentelovens § 3, stk. 2, skal betales rente, når der er gået 30 dage fra fremsættelsen af et betalingskrav, at J _____'s brev af 6. april 2010 og C _____'s brev af 7. april 2010 udgør betalingspåkrav, hvorfor beløbene skal forrentes fra 30 dage efter betalingspåkravene.

V _____ har gjort gældende, at direktoratet ikke er erstatningsansvarlig for de i sagerne omhandlede skader.

Det må lægges til grund, at den af sagen omhandlede motorvejtilkørsel blev tilset af V _____ hver anden hverdag og således senest onsdag den 31. marts 2010, og der er ikke grundlag for at tilsidesætte vejbestyrelsens vurdering, hvorefter tilsyn hver anden hverdag er forsvarlig.

Det er ikke godtgjort, at vejbelægningen den 31. marts 2010 var beskadiget – og hvis den var, da heller ikke, at den havde et omfang, som medførte risiko eller farlighed for bilister. Det kan ikke tilregnes vejbestyrelsen som ansvarspådragende, at der ikke blev udført tilsyn med tilkørselsrampen i påskedagene og dermed heller ikke forud for, at der indtraf en skade påskesøndag den 4. april 2010. Det må i den forbindelse tages i betragtning, at vejbestyrelsen ved planlægning af regelmæssige tilsyn med vejenes tilstand er både berettiget og forpligtet til at tage økonomiske hensyn, og at tilsyn derfor kun skal foretages med visse mellemrum.

Der foreligger ingen dokumenterede oplysninger om omfanget af beskadigelsen af vejbelægningen den 4. april 2010, men kun skønsmandens noget usikre skøn, som er baseret på fotos optaget af D. _____ 10. april 2010.

Hvad dernæst angår skaden tirsdag den 6. april 2010, foreligger der heller ingen dokumenterede oplysninger om skadens omfang på denne dag. De som bilag (_____) fremlagte fotos er udaterede, og der er ikke fremlagt dokumentation for eller oplysninger om, hvornår de er taget. Omfanget af beskadigelsen af kørebanen er derfor behæftet med den førnævnte usikkerhed, som er knyttet til skønsmandens vurdering baseret på fotos optaget den 10. april 2010.

Vejtilsynets bedømmelse af den risiko eller farlighed ved beskadigelsen af vejbelægningen pr. den 6. april 2010 beroede på et skøn. Der er ikke grundlag for at karakterisere dette skøn som en egentlig fejl, men i givet fald blot som et ikke ansvarspådragende fejlskøn. Der må herved lægges vægt på, at beskadigelsen lå midt i kørebanen mellem køresporene, at farten på den pågældende strækning på grund af et skarpt sving var eller navnlig burde være relativ lav, af skønsmanden anslået til 50 km/timen, samt at hullet var relativt lille.

Over for det af J ; rejste erstatningskrav gøres det gældende, at der i medfør af rentelovens § 3, stk. 4, først kan kræves rente fra sagens anlæg.

Landsrettens begrundelse og resultat

Det foretagne syn og skøn er i meget væsentligt omfang sket på grundlag af fotos af ikke særlig god kvalitet optaget efter de to uheld. Besvarelsen af de stillede spørgsmål er derfor forbundet med betydelig usikkerhed.

Hertil kommer, at skønsmandens vurdering af, at hullet var "trafikfarligt", ifølge hans forklaring i væsentligt omfang er baseret på den omstændighed, at de to biler blev beskadiget i forbindelse med påkørslen af hullet.

Over for dette står ingeniør Torben Nielsens forklaring, hvorefter der ved vurderingen af, om et hul i vejbelægningen skal betegnes som "trafikfarligt", fra vejmyndighedens side lægges vægt på, om hullet har en sådan dybde eller karakter eller placering i forhold til køresporet, at et køretøj kan komme ud af kurs i tilfælde af påkørsel. Også kørehastigheden på vejstrækningen indgår i vurderingen.

Landsretten finder ikke grundlag for at tilsidesætte V ; kriterier for vurderingen af et huls trafikfarlighed og dermed prioriteringen af, hvilke huller i vejbelægningen, der skal udbedres straks, og hvilke huller der skønnes ikke at være af helt så hastende karakter med hensyn til udbedring.

Det er oplyst, at V som ansvarlig for vedligeholdelsen og tilsynet med motorvejsnettet i hovedstadsområdet på daværende tidspunkt førte tilsyn blandt andet på det pågældende sted ved, at vejtilsynet besigtigede vejnettet hver anden dag på hverdage. Der blev ikke ført tilsyn i weekends og på helligdage.

Hullet på nedkørselsrampen var under observation og blev før uheldene besigtiget og skønnet "ikke trafikfarligt" den 31. marts 2010, dagen før skærtorsdag, og udbedret nogle dage efter påskehelligdagene.

Hullet var ifølge de fremlagte fotos beliggende omtrent midt på den ensporede og ensrettede vejbane. Det har reelt ikke været muligt nærmere at fastlægge hullets omfang eller dybde på de to uheldstidspunkter, og heller ikke de omstændigheder hos de to bilister, som bevirkede, at de med venstre forhjul kørte ned i hullet og ikke undgik det.

På baggrund af det ovenfor anførte findes det ikke godtgjort, at V har handlet ansvarspådragende over for C og J i relation til vejbanens tilstand og tilsyn hermed i anledning af de to uheld den 4. og 6. april 2010.

Derfor frifindes V .

F skal som mandatar for C og J ; betale sagsomkostninger til V med i alt 50.000 kr. Beløbet omfatter udgifter til advokatbistand ekskl. moms. Under hensyn til sagsgenstandenes meget beskedne størrelse og sagernes karakter og omfang, herunder at der er foretaget et omfattende syn og skøn, er omkostningsbeløbet fastsat over det givne interval i de vejledende proceduretakster. Landsretten har ved omkostningsfastsættelsen tillige lagt vægt på, at sagerne har rejst spørgsmål, der gav anledning til henvisning til landsretten som første instans.

Omkostningerne til syn og skøn afholdes endeligt af F i som mandatar for C og J .

Th i k e n d e s f o r r e t :

V frifindes.

I sagsomkostninger skal F som mandatar for C og J betale 50.000 kr. til V t.

Det idømte skal betales inden 14 dage efter denne doms afsigelse.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

(Sign.)

Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den

