



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet  
Fakultet for samfunnsvitenskap  
Institutt for landskapsplanlegging

Masteroppgave 2015  
30 stp

# AVKJØRSLER FRA OFFENTLIG VEG - juridiske prinsipper for endring og erstatning

Exits of public road - legal principles of change and  
replacement

Johanne Kolås Helberg

## Forord

Denne masteroppgaven er skrevet på institutt for landskapsplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet på Ås (NMBU). Dette mitt avsluttende arbeid på et 5-årig studie i eiendomsfag.

Jeg valgte denne oppgaven etter erfaring jeg gjorde meg da jeg hadde sommerjobb hos Statens vegvesen et par sesonger. Der fikk jeg forståelse for at endringer av avkjørsler med påfølgende erstatning, omfattet en god del av grunnerververne i vegvesenet sin arbeidshverdag. Det har blitt ekstra fokus på temaet de siste åra, fordi etablering av midtdeler på E6 og andre hovedveger har blitt prioritert. Bygging av midtdeler medfører at kryssing over vegen for landbruksmaskiner og andre blir umulig, og alle avkjørsler må saneres og kanaliseres mot kryss. Dette gir også ofte lange omveier i forhold eksisterende situasjon.

Takker ansatte i Statens vegvesen for gode innspill, og for at de sa ja til å la seg intervju. Jeg har lært mye av denne oppgaven, og håper også den gir svar på noen uklarheter og kan være til hjelp for vegvesenets videre håndtering av spørsmålet.

Ås, 14. desember 2015

-----  
Johanne Kolås Helberg

## Innhold

Sammendrag.....	4
Summary.....	5
Kapittel 1 – Innledning.....	6
1.1 Introduksjon.....	6
1.2 Temaet – beskrivelse og aktualitet.....	6
1.3 Problemstilling.....	7
1.4 Oppgavens avgrensning.....	7
1.5 Den videre oppbyggingen av oppgaven.....	7
Kapittel 2 – Metode.....	8
2.1 Introduksjon og bakgrunnen for valg av metode.....	8
2.2 Valgte metoder .....	8
2.2.1 Juridisk metode.....	8
2.2.2 Dokumentstudier .....	10
2.2.4 Intervju.....	11
2.3 Kvaliteten på forskningen .....	12
2.4 Etikk og personvern.....	12
Kapittel 3 – «Teoretiske» rammer for oppgaven .....	14
3.1 Introduksjon.....	14
3.2 Allemannsrett eller ikke? .....	16
3.3 Forvaltningsloven og plan- og bygningsloven .....	16
3.4 Lovhjemmel for endring av avkjørsel.....	18
3.5 Erstatning ved avkjørselsregulering.....	19
3.5.1 Introduksjon .....	19
3.5.2 Historisk utvikling veglova § 41 .....	19
3.5.3 Endring i vegloven § 41 tredje ledd .....	20
3.5.4 Erstatning etter veglova § 41 tredje ledd .....	22
3.5.5 Erstatning etter grunnloven § 105 .....	23
3.5.6 Tålegrense.....	24
3.5.7 Årsakssammenheng.....	24
3.6 Er avkjørselstillatelse eller kryssing en særrett?.....	25
Kapittel 4 – Utvalg av rettsavgjørelser og intervju.....	27
4.1 Introduksjon.....	27
4.2 Fremgangsmåte og utvelgelse av skjønnsavgjørelser.....	27
4.3 Begrunnelse for utvalget .....	27
4.4 Avgrensning.....	28

4.5 Utvalgte skjønn.....	28
4.5.1 Introduksjon .....	28
4.5.2 Rt-1974-352 – «Forbrigd saken».....	29
4.5.3 Rt-1988-51 – «Klara Sandvik saken» .....	30
4.5.4 Rt-1982-1601 (383-82) – «Fina saken».....	31
4.5.5 Rt-1996-727.....	32
4.5.6 Rt-2003-1730 – «Kongsberg saken» .....	33
4.5.7 Rt-2014-560.....	34
4.7 Intervju med Statens vegvesen .....	35
4.8 Oppsummering.....	36
Kapittel 5 - Analyse og drøfting .....	37
5.1 Introduksjon.....	37
5.2 Analyse .....	37
5.3 Drøfting .....	38
5.3.1 Introduksjon .....	38
5.3.2 Hva er de juridiske prinsippene for erstatning ved endring av private avkjørsler til og fra offentlig veg?.....	38
5.3.3 Hvor langt strekker erstatningsansvaret seg utover selve avkjørselen og avkjørselsvegen, og hva kan kreves erstattet? .....	42
5.3.4 Hvordan håndteres endring av avkjørsler fra offentlig veg i praksis?.....	44
5.3.5 Hvorfor er det aktuelt å se på stenging av planoverganger i sammenheng med endringer i avkjørsler? .....	45
5.4 Oppsummering.....	46
Kapittel 6 Avsluttende refleksjoner .....	48
6.1 Vurdering av materialet.....	48
KILDER .....	50
VEDLEGG.....	52
Vedlegg 1.....	52

## Sammendrag

Denne oppgaven er et studie av hvilke juridiske prinsipper som har blitt anvendt i forbindelse med erstatning, i tilfeller hvor det har blitt gjort endringer i avkjørsler eller kryssinger av offentlig veg. Hovedfokuset for oppgaven er de juridiske prinsippene for endringer på avkjørsler til og fra offentlig veg.

For å få frem dette, er seks ulike skjønn gjennomgått og presentert. I tillegg er det gjennomført et intervju med ansatte i Statens vegvesen for å se på hvilke grunnlag som brukes for å gi erstatning. Det er gjort rede for hvilke vurderinger som har blitt gjort, og hvilke bestemmelser som har blitt anvendt for å utbetale erstatning i de ulike tilfellene.

Det er samlet inn data ved å gjennomgå skjønn, som har hatt betydning på områder som er aktuelle for denne masteroppgaven. I den forbindelse har det også vært aktuelt å studere den utviklingen som har foregått, spesielt når det gjelder veglovens § 41 tredje ledd.

De metodene som bli anvendt i denne oppgaven faller inn under kvalitativ forskning.

Det er viktig at forskningen holder en god kvalitet. I den forbindelse er det sett på reliabilitet og validitet til prosjektet, samt generaliserbarheten.

Definisjon av avkjørselsbegrepet inngår, og lovhjemler for endring av avkjørsel.

Opgaven avklarer følgende:

- Hva er de juridiske prinsippene for erstatning ved endring av private avkjørsler til og fra offentlig veg?
- Hvor langt strekker erstatningsansvaret seg utover selve avkjørselen og avkjørselsvegen, og hva kan erstattes?
- Hvordan håndteres endring av avkjørsler fra offentlig veg i praksis?

## Summary

This task is a study of the legal principles that have been used in connection with the replacement, in cases where there has been changes made to the exits or crossings of public road. The focus for the task is the legal principles for change of exits.

To bring up this, six different judicial assessments reviewed and presented. In addition, it carried an interview with employees in the Norwegian Public Roads Administration (Statens vegvesen) to see what basis that used to provide replacement. It described for which reviews that have been done, and the provisions that have been used to pay compensation in the different cases.

It is collected data by reviewing the judicial assessments, whit importance on the areas that are relevant for this task. In that connection, it has also been planning to study the development, especially regarding the Norwegian law on roads (veglova) 41, third paragraph.

The methods used in this defines as qualitative research.

It is important that the research keep a good quality. In that regard, seen on the reliability and validity of the project, as well as the generalizability.

Definition of concept exit of public road included, and legal provisions for change of exit.

The task defines the following:

- What are the legal principles for compensation at the change of private exits to and from a public road?
- How far reaching liability beyond the actual exit and the private road, what consequences can be replaced?
- How processed the change of exits from the public road in practice?

# Kapittel 1 – Innledning

## 1.1 Introduksjon

Denne oppgaven er et studie av hvilke juridiske prinsipper som har blitt anvendt i forbindelse med erstatning, i tilfeller hvor det har blitt gjort endringer i avkjørsler til eller fra offentlig veg. I dette kapittelet gjør jeg kort rede for temaet og dets aktualitet.

## 1.2 Temaet – beskrivelse og aktualitet

Teamet for denne masteroppgaven er; et studie av skjønnsrettenes praksis i tilfeller hvor det har blitt foretatt endringer i avkjørsler til eller fra den offentlige vegen. Hovedfokuset for oppgaven er de juridiske prinsippene for endringer i avkjørsler. I den forbindelse har det vært nødvendig å se på de endringer som har skjedd spesielt i veglova § 41 tredje ledd. Dette fordi det er spesialbestemmelsen som på et selvstendig grunnlag kan gi erstatning i avkjørselssaker.

Jeg har valgt dette teamet fordi jeg synes det er interessant studere praktiseringen innenfor dette området. Spennende tema siden det å ha en avkjørsel til eller fra den offentlige vegen gjerne blir sett på som en selvfølge for mange. I tillegg har det de siste årene vært et stort fokus på bygging av midtdeler og avkjørselssanering i den forbindelse. Det er også aktuelt å sanere avkjørsler i forbindelse med at tiltak medfører at fartsgrensen blir skiltet høyere på en strekning. Det blir da ekstra viktig å gjøre et område mer trafikksikkert. Dette er noe som har ført til at mange avkjørsler har blitt samlokalisert, og det har blitt ordnet felles avkjørselsveger. Dette er noe som har hatt store konsekvenser, kanskje spesielt for driftsavkjørsler i landbruket.

Et av utgangspunktene for oppgaven var å se på hvordan praksisen er i saker hvor avkjørselsendringen førte til at enkelte objekter inne på eiendommen ble ubrukelige. I tillegg har det vært et mål å se på hvordan dette har vært behandlet i rettssystemet. Dette for å avklare om det i det hele tatt er noe uenigheter, eller om dette temaet er klargjort gjennom gjeldende rettspraksisen.

### 1.3 Problemstilling

Som grunnlag for denne oppgaven har jeg tatt utgangspunkt i problemstillingene som kommer frem nedenfor. Disse problemstillingene er valgt for å kunne belyse temaet for oppgaven på best mulig måte.

**Hovedproblemstilling:** Hva er de juridiske prinsippene for erstatning ved endring av private avkjørsler til og fra offentlig veg?

**Under problemstillinger:**

- Hvor langt strekker erstatningsansvaret seg utover selve avkjørselen og avkjørselsvegen, og hva kan kreves erstattet?
- Hvordan håndteres endring av avkjørsler fra offentlig veg i praksis?
- Hvorfor er det aktuelt å se på stenging av planoverganger i sammenheng med endring av avkjørsel?

### 1.4 Oppgavens avgrensning

Oppgaven besvarer hvilke bestemmelser som kan anvendes for erstatning når det gjelder oppgavens problemstillinger. For å komme fram til dette svaret, er ulike skjønn gjennomgått og presentert. Det er gjort rede for hvilke vurderinger som har blitt gjort, og hvilke bestemmelser som har blitt anvendt for å utbetale erstatning i de ulike tilfellene.

### 1.5 Den videre oppbyggingen av oppgaven

I oppgavens neste kapittel vil den metodiske delen bli presentert. Hvor det vil bli gått inn på de metodene som er anvendt, og hvorfor akkurat disse metodene er valgt i denne oppgaven. I det tredje kapittelet blir en del ulike teorier presentert. Den teorien som blir presentert her, anses å være nødvendig for den drøftingen som blir gjort i oppgavens femte kapittel. I det fjerde kapittelet blir også ulike skjønn som omhandler temaet, gjennomgått. Oppgaven avsluttes med et kapittel hvor det blir gjennomgått avsluttende refleksjoner, omkring oppgavens tema.



## Kapittel 2 – Metode

### 2.1 Introduksjon og bakgrunnen for valg av metode

I arbeidet med denne oppgaven var det i starten litt usikkerhet omkring hvordan datainnsamlingen og selve arbeidet, skulle foregå. Etter samtaler med veiledere har jeg valgt å samle inn data ved å gjennomgå skjønn, som har hatt betydning på områder som er aktuelle for denne masteroppgaven. I den forbindelse har det også vært aktuelt å studere den utviklingen som har skjedd, spesielt når det gjelder veglovens § 41 tredje ledd.

På bakgrunn av dette ble det klart at valget måtte falle på juridisk metode, sammen med et omfattende dokumentstudie. I tillegg var det også veldig aktuelt å gjennomføre intervju, for å danne et bilde av hvordan det blir gjort i praksis.

Innenfor forskning skiller man mellom to ulike retninger når det gjelder forskningsmetoder, nemlig; kvalitativ og kvantitative. Noen av kjennetegnene ved den kvalitative forskningen er at data ofte blir presentert med nummer, og det er gjerne oppførsel forskningen er opptatt av. Slikt arbeid startes opp ved at man har en hypoteser man skal bekrefte eller avkrefte, og det er ofte befolkningens oppførsel eller lignende som skal studeres (Silverman, 2011, s. 4). Når det gjelder den kvantitative forskningen, er det ikke nummer som anvendes men ord, og det er meninger slik forskning er opptatt av. Når man jobber innenfor kvantitativ metode er det slik at hypotesene blir bearbeidet ut i fra data, og det er ofte ulike case som blir studert (Silverman, 2011, s. 4). De metodene som bli anvendt i denne oppgaven, faller inn under kvantitativ forskning. I arbeidet med denne oppgaven er det brukt ulike metoder for å finne svar på problemstillingene under punkt 1.3. Videre er disse metodene blitt beskrevet og gjort rede for, og det er begrunnet hvorfor akkurat disse metodene har blitt brukt.

Videre i kapitel 2 er det gått nærmere inn på de ulike metodene, og gjennomføringen.

### 2.2 Valgte metoder

#### 2.2.1 Juridisk metode

I en oppgave som tar for seg de juridiske prinsippene som anvendes på en aktuell sak, vil det være nødvendig å ha ett innblikk i den juridiske metoden. Ved anvendelse av den juridiske metoden også kalt rettskildelæren, er målet for det aktuelle arbeidet å få frem det riktige innholdet i rettsreglene (Boe, 2010, s.15). Målet med denne oppgaven har vært å få en forståelse for innholdet i rettsreglene, som omhandler endring i avkjørsel fra offentlig veg. I

tillegg har det vært veldig nødvendig å forstå innholdet i disse rettsreglene, og hvordan de anvendes. Dette for at oppgaven skal gi et mest mulig riktig resultat.

For å kunne forstå innholdet i de ulike rettsreglene, er det nødvendig å bruke andre kilder enn bare loven. I den forbindelse kommer det frem at grunnloven, formell lov og forskrifter, oppfyller de vilkårene som trengs når de skal anvendes i forbindelse med rettslig begrunnelse (Monsen, 2012, s. 31). I denne oppgaven har det vært nødvendig å anvende alle de tre overnevnte. Selv om Grunnloven og formell lov er mest anvendt, har det i enkelte tilfeller vært nødvendig å se på forskriftene for å forstå innholdet i aktuelle paragrafer.

Sammen med de overnevnte rettskildene, har det også blitt lagt ned en del arbeid i å lese dokumenter. Dette er dokumenter som har blitt utarbeidet under hele prosessen, i endring av lov eller ved vedtak av nye lover. I de tilfeller hvor det skal vedtas nye lover er det i all hovedsak tre viktige lovforarbeider som blir laget. (Monsen, 2012, s.33). Hvor det første er en NOU (Norges Offentlige Utredninger) som blir utarbeidet av et utvalg. Neste steg er der hvor Regjeringen utarbeider en Proposisjon til Stortinget, hvor de har kommet med merknader, både generelle og spesielle (Monsen, 2012, s. 33). Siste steget i denne prosessen vil være at proposisjonen skal behandles i en komite, som er relevant for det aktuelle temaet. Hvis komiteen velger å fremme lovforslaget, blir det lagt fram en innstilling til Stortinget (Monsen, 2012, s. 33). Selv om disse dokumentene er en del av selve lovarbeidet, vil det ikke si at de står på lik linje med loven. Ved tolkning av paragrafer er det loven som kommer først. I arbeidet med denne oppgaven har jeg valgt å anvende forarbeidene, for å få en bedre forståelse for hva som ligger i aktuelle paragrafer. Har også brukt dem for å få en forståelse av hva som er ment å skulle ligge i formuleringene i loven, spesielt med tanke på ord som er anvendt.

Sammen med disse rettskildene, har jeg også anvendt rettspraksis som omhandler endring av avkjørsler fra offentlig veg. Dette fordi rettspraksis er med på å klarlegge de uklarheter eller uenigheter, som kan oppstå i forbindelse med tolkning av loven. Tenker da på at «*ved avgjørelse av enkeltsaker gir Høyesterett uttrykk for rettsoppfatninger (...)*» (Monsen, 2012, s. 37). Underveis i arbeidet med dette temaet har det kommet frem at det har vært en del uklarheter i hvordan loven skal tolkes, noe som har gjort det nødvendig å studere rettspraksis. Dette for å få et klarere bilde av hvordan loven er ment å skal forstås.

### 2.2.2 Dokumentstudier

En vesentlig del i arbeidet med denne oppgaven, har vært å studere dokumenter som kan belyse oppgavens tema på best mulig måte. Dokumentene som blir gjennomgått i slike dokumentstudier er ikke nødvendigvis laget for forskning, men for andre formål (Tjora, 2013, s. 162). Som det kommer frem her, er det brukt mye tid på gjennomgang av dokumenter, for å samle inn empiri for denne oppgaven. Det var likevel nødvendig å supplere med intervju, noe som det er gjort rede for under kap. 2.2.4.

Dokumentstudiet faller inn under de kvalitative forskningsmetodene, og «[...] oppfattes tradisjonelt som såkalte ikke-påtrengende metoder («unobtrusive methods») der vi generer empiriske data uten ikke-forskende deltakere er involvert» (Tjora, 2013, s.162). Det er altså slik at det er dokumentene i seg selv som er objektet som skal analyseres, og som fremskaffer de nødvendige dataene. For å avgjøre hvilke dokumenter som ville være aktuelle å studere, var det nødvendig med en avgrensning innenfor oppgavens problemstillinger i første kapittel.

Siden store deler av oppgaven omhandler loven og hvordan den tolkes, var det nødvendig å finne dokumenter som kunne belyse akkurat dette. Derfor var det nødvendig med gjennomgang av lovforarbeider og andre dokumenter. Bakgrunnen for det aktuelle valget var å belyse hvordan loven er ment å skulle tolkes, og hvordan andre oppfatter den. I tillegg til dette var det viktig med gjennomgang av rettsavgjørelser. For det første, er dette viktig fordi rettsavgjørelser i mange tilfeller er med på å klarlegge hvordan loven skal tolkes. For det andre, har det også vært viktig å studere ulike rettsavgjørelser, fordi de i enkelte tilfeller har hatt betydning når det er blitt foretatt endringer i loven. Dette er det gjort rede for senere i denne oppgaven.

I tillegg til lovforarbeider, andre dokumenter og rettsavgjørelser, har det også vært viktig å studere andre artikler hvor dette temaet er belyst. Dette fordi det kan være med på å belyse om det er knyttet usikkerheter til dette teamet, eller om det er klart hvordan dette skal håndteres i praksis og i rettssystemet. Dokumentene som har blitt gjennomgått i denne oppgaven har blitt studert og analysert. Dette for å avgjøre hva slags betydning det enkelte dokument har hatt for temaet som er aktuelt for oppgaven. Når det kommer til rettsavgjørelsene viste det seg under dokumentstudier, at det var vanskelig å finne relevante rettsavgjørelser. Derfor har det i denne oppgavens kapittel 4, blitt gjort rede for seks ulike skjønn, som har betydning innenfor

oppgavens tema. Dette for lettere å kunne knytte disse opp mot drøftelsen som er gjort i kapittel fem.

#### 2.2.4 Intervju

I tillegg til den juridiske metoden og dokumentstudier, har jeg også benyttet intervju for å samle inn data om temaet. Slike intervju kan gjennomføres og struktureres på ulike måter, og dette må man vurdere før man starter et intervju. Det kan gjennomføres som dybdeintervju, semistrukturert intervju, fokusgrupper eller fokuserte intervju (Tjora, 2013, s. 104).

Den intervjutypen som jeg har benyttet i dette arbeidet, har mange fellestrekk med fokusgruppe. Et intervju hvor man benytter fokusgruppe kjennetegnes ved at man samler flere informanter for å drøfte et tema, og det kan også omtales som et gruppeintervju (Tjora, 2013, s.122). Selv om det her ble valgt å samle flere informanter i en gruppe for å diskutere temaet, er det også mange likhetstrekk med dybdeintervju. Dette er fordi målet med intervjuet var å skape en arena hvor det kunne snakkes fritt om det aktuelle temaet, noe som er kjennetegn for et dybdeintervju (Tjora, 2013, s. 104). Målet med å gjennomføre intervjuet var å finne ut hvilke erfaringer og meninger de ansatte i Statens vegvesen hadde, når det kom til håndtering av saker om avkjørsel i praksis. Siden dette var målet for intervjuet, er det riktig å si at intervjuet som ble gjennomført var et dybdeintervju med flere personer samtidig. Det er fordi man anvender dybdeintervju når det er studering av de erfaringer som er gjort, meninger og holdninger, som er målet for intervjuet (Tjora, 2013, s 105).

Intervjuet varte i ca. en time, og ble gjennomført uten en ferdig formulert intervju guid. Begrunnelsen for at det ble gjort på denne måten, var ønsket mitt at deltakerne skulle kunne drøfte og kanskje komme inn på ulike vinklinger. Dette kunne vært vanskelig å oppnå med en intervju guid. Siden dette var et dybdeintervju, er det også slik at noe av den uformelle praten kunne blitt forstyrret hvis det hadde vært en intervju guid som skulle styre intervjuet (Tjora, 2013, s. 135).

Når intervjuet ble gjennomført, ble det heller ikke foretatt opptak av intervjuene. Grunnen var at det kunne bli et forstyrrende element under intervjuet, og som kunne føre til begrensinger i den løse praten. Det ble derfor bare notert under selve intervjuet, og laget referat umiddelbart

etter intervjuet. Intervjuet er omtalt i kapittel 4.7, og referatet er i sin helhet tatt inn som vedlegg 1 til dette dokumentet.

### **2.3 Kvaliteten på forskningen**

Når det blir gjennomført forskning innenfor et tema handler det om å komme frem til et troverdig resultat, og det er viktig at forskningen holder en god kvalitet. I den forbindelse blir det aktuelt å se på reliabilitet og validitet til prosjektet, samt generaliserbarheten. Videre i dette kapitlet er det gått inn på disse tre punktene, for å knytte dem opp mot oppgaven.

Reliabiliteten, det vil si påliteligheten til forskningen, omhandler den røde tråden som er forutsatt å eksistere i en slik oppgave. Det vil si om det er sammenheng mellom empirien som er innhentet, analyser og de resultater som er fremkommet i undersøkelser (Tjora, 2013, s. 229). For at denne oppgaven skal bli så pålitelig som overhode mulig, har jeg under hele arbeidsprosessen forsøkt å være objektiv. Jeg har fokusert på å ikke trekke inn eventuelle subjektive interesser jeg måtte ha når det kommer til temaet. Selv om egen kunnskap og erfaringer kan være med på å styrke en oppgave som denne, har jeg forsøkt å holde det unna selve resultatet av oppgaven. Noen av mine subjektive interesser kommer frem i de avsluttende refleksjonene i kapittel 6. I tillegg har jeg under hele prosessen knyttet alle delene i oppgaven sammen med hverandre, slik at det eksisterer en sammenheng i alle oppgavens kapittel.

Validiteten betyr gyldigheten av forskningen. Validiteten legger til rette for at man etter endt forskning, ser at resultatene gjenspeiler funn som er gjort. For å sjekke om funnene er gyldige, kan man ta de aktuelle dataene med tilbake til objektet som ble studert. Med dette får man en bekreftelse på de funn som er gjort (Silverman, 2011, s. 367). Så for å sjekke gyldigheten til denne oppgaven, kan man anvende samme metoder for å undersøke om de nye funnene samsvarer med de som er gjort i denne oppgaven.

### **2.4 Etikk og personvern**

Dette er ikke et aktuelt tema i dette studiet. Ingenting av det innsamlede materialet kan knyttes til enkeltpersoner, og kan derfor gjøres tilgjengelig for offentligheten. Siden det har blitt gjort intervju var det nødvendig å melde prosjektet inn til Norsk Samfunnsvitenskapelig

Database, men referat fra intervjuet er skrevet uten at personer er navngitt, og slik at ingen uttalelser kan knyttes til enkeltpersoner som kan identifiseres.

## Kapittel 3 – «Teoretiske» rammer for oppgaven

### 3.1 Introduksjon

Avkjørsler er noe de aller fleste eiendommer i Norge har, siden de aller fleste på en eller annen måte er tilknyttet en offentlig veg. Selv om dette er et sentralt tema for mange, er det ikke klart definert i loven. I lov 21 juni 1963 nr. 23 Lov om vegar (veglova) er det ikke en klar definisjon på hva som menes med avkjørselsbegrepet. Avkjørselsbegrepet er heller ikke beskrevet i forarbeidene til veglova. Selv om det ikke finnes en klar definisjon i loven eller forarbeidene, har rettspraksis bidratt til å begrense avkjørselsbegrepet jfr. I Rt. 1974 s. 352 (Forbrigdsaken). Denne saken er omtalt nærmere i punkt. 4.5.2.

Etter at avgrensning ble gjort i rettspraksis gjennom Forbrigdsaken, kommer følgende frem i kommentarutgaven til veglova: *«begrepet må sies å omfatte den fysiske tilkobling mellom offentlig veg og privat eiendom som er nødvendig for å skaffe gangadkomst eller kjørbare adkomst til tilliggende privat eiendom»* (Arnulf & Gauer, 1998, s. 177). Selv om det virker som begrepet bare omhandler avkjøring fra offentlig veg må det sies å også omhandle det å kjøre inn på vegen (Samferdselsdepartementet, 1962). I dette ligger at selv om det blir omtalt som avkjøring, vil det være naturlig at man også kan kjør inn på vegen på akkurat samme plass. Såfremt det ikke er etablert en avkjøring og egen inn påkjøring i umiddelbar nærhet til hverandre.

En avkjørsel fra offentlig veg vil være etablert lovlig eller ulovlig. Med offentlig veg menes riksveger, fylkesveger og kommunale veger, jfr. veglova § 2 første ledd. Statens Vegvesen med sine Regionvegkontor er vegstyremakt det vil si vegmyndighet for riksveger.

Europaveger inngår i begrepet riksveg. Det er fylkeskommunen som er vegstyremakt det vil si vegmyndighet, for fylkesveger, men kan delegere myndigheten til Statens Vegvesen sitt regionvegkontor. Det er den enkelte kommune som er vegmyndighet for kommunale veger, jfr. veglova § 9.

Dette fører til at i praksis har fylkeskommunene ansvaret for fylkesvegene. De finansierer og avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er imidlertid Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.

En avkjørsel er ulovlig hvis den er etablert uten tillatelse fra vegmyndighetene, eller den ikke er tatt inn i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan. Utgangspunktet for etablering av lovlige avkjørsler kommer frem av veglova § 40 første ledd, hvor det står at avkjørsler skal «[...] byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og bygningsloven». Skulle det være slik at det ikke foreligger reguleringsplan, eller at avkjørsel ikke inngår i planen, må det foreligge en tillatelse fra kommune eller regionvegkontoret før avkjørsel kan «byggast eller nyttast».

Selv om loven benytter begrepet «byggast», må en tolkning av begrepet ikke være for snever. Bakgrunnen for det er at selv om en avkjørsel skal etableres, er det ikke sikkert det trengs å utføre et stort omfattende anleggsarbeid for å få en tilfredsstillende avkjørsel. Forholdene på det aktuelle stedet kan være slik at man bare kan kjøre rett av vegen, uten noen form for tilrettelegging som medfører anleggsarbeid eller bygging. I slike tilfeller vil det da vil det være den regelmessige bruken som er avgjørende (Arnulf & Gauer 1998, s. 180). Hvordan en avkjørsel skal kunne brukes og hva som omfattes av den tillatelsen som er gitt, ligger i begrepet «nyttast». I tilfeller hvor det er intensjonen at avkjørsel skal sikre adkomst til en privat boligeiendom, vil da ikke avkjørselen kunne benyttes som avkjørsel til næringsvirksomhet. Dette kommer også tydelig frem av veglova § 40 første ledd hvor det står klart presisert at en avkjørsel ikke kan benyttes til det formål bruker eller eier selv måtte ønske. Skal avkjørselen endres fra å være adkomst til et bolighus til å betjene et helt boligfelt, må det gjøres vurderinger. Det kommer også frem at skal vegmyndighetene være strenge på hvor det kan bygges avkjørsler, må de også kunne være like strenge når det kommer til selve bruken (Ot.prp.nr. 49 s. 12)

Når saker om avkjørsler skal behandles er det vesentlig å se på forskriften til veglova §§ 40 og 41. I forskriftene kommer det enda tydeligere frem hvilke vurderinger som skal foretas i hver enkelt sak som omhandler avkjørsler. Når det skal vurderes hvorvidt tillatelse skal gis eller ikke, må det være en vurdering av vegen og trafikken som allerede er på vegen. I slike tilfeller er trafikksikkerheten et viktig vurderingsmoment (Forskrift om avkjørsel til riksveg, 1982) Det kommer frem at det finnes noen tydelige skiller. I enkelte tilfeller er det klart om tillatelse kan gis eller ikke, og de tilfellene hvor det er uklarheter må retningslinjene i forskriftene anvendes og en helhetsvurdering av situasjonen må gjøres (Forskrift om avkjørsel til riksveg, 1982).



### 3.2 Allemannsrett eller ikke?

De nødvendige tillatelsene er nødt til å foreligge, for at en grunneier eller andre som har behov for avkjørsel skal kunne etablere den, jfr. veglova § 40. Spørsmålet om hvordan man skal kunne få tilgang til avkjøring fra offentlig veg, kommer frem av veglova § 40. Avkjørsel er imidlertid ikke noe alle og enhver har krav på. I de tilfeller hvor det skal anlegges en avkjørsel eller kryssing av enten veg eller jernbane, vil det være vegmyndighetene som har siste ordet i hvor den kan anlegges. Vurderingen vil i de aller fleste tilfellene bero på trafiksikkerhetshensyn. Det vil si at i de tilfeller hvor trafiksikkerhetshensynene blir ivaretatt ved at det ikke gis tillatelse til ny avkjørsel, må tiltakshaver legge avkjørselen et annet sted. Det vil også gjelde i de tilfeller hvor det er etablert avkjørsel for mange år siden, men utviklingen i trafikkbildet har ført til at den avkjørselen eller kryssingen har blitt så trafikkfarlig at den må flyttes.

Slik lovverket er i dag, kan ikke hvem som helst anlegge ønsket adkomst til eiendom, og på en plass de selv ønsker, jfr. veglova § 40 første ledd. De er nødt til å gjøre det på lovlig måte, noe som gjøres ved å søke den aktuelle vegmyndigheten på den offentlige vegen hvor man ønsker å etablere avkjørsel. En sak som var opp til behandling i høyesterett var Rt-1983-1290 (Bendiksen saken). Her var temaet et tilfelle hvor en grunneier ble nektet avkjørsel til riksvegen som gikk forbi eiendommen. I denne saken ser man tydelig at det ikke er en selvfølge at det blir gitt tillatelse til avkjørsel.

### 3.3 Forvaltningsloven og plan- og bygningsloven

Selv om det til nå stort sett bare har blitt gjort rede for veglova sin betydning i saker om endring i avkjørsel fra offentlig veg, er det også andre lover som har betydning. Sentrale lover sammen med veglova er Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) av 10. februar 1967, og Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) av 27. juni 2008. Det vil her bli gjort kort rede for ulike bestemmelser som vil være mest relevant, i de to overnevnte lovene.

Bakgrunnen for forvaltningsloven sin nære tilknytning til veglova kommer av at vedtak som blir fattet etter bestemmelsene i veglova §§ 40 til 43, er enkeltvedtak jf. forvaltningsloven § 2. Det er da slik at forvaltningslovens saksbehandlingsregler i kapittel fire gjelder fullt ut (Arnulf & Gauer, 1998, s. 190). I veglova § 11 første ledd kommer det frem at forvaltningsloven sine regler skal anvendes på forvaltningsavgjørelser tatt etter

bestemmelsene i veglova. I de tilfeller hvor det blir tatt en forvaltningsavgjørelse eller vedtak som påvirker enkeltpersoner sin avkjørsel til riksveg, er det fylkesmannen som skal behandle den aktuelle klagen, jfr. veglova § 11 andre ledd. Det vil ofte kunne være slik at vedtak eller enkeltvedtak som blir tatt etter veglova, vil være aktuelt å påklage for noen av partene. Hvis det skal klages på vedtak fattet etter bestemmelsene i veglova, skal det gjøres etter reglene i forvaltningsloven kapittel seks §§ 28 til 36. Det samme gjelder når det blir tatt en forvaltningsavgjørelse etter bestemmelsen i veglova. Da skal det utformes slik det kommer frem av forvaltningslovens sitt kapittel fem §§ 23 til 27b.

Som det ble nevnt tidligere, vil plan- og bygningsloven også være av betydning når det gjelder avkjørsel fra eller kryssing av det offentlige vegnettet. Veglova § 12 sier at *«planlegging av riksveg, fylkesveg, og kommunal veg skal skje etter reglane om planlegging i plan- og bygningsloven»*. Etter reglene i plan- og bygningsloven foregår planleggingen i ulike stadier, og når vegmyndighetene skal bygge nye veger er de nødt til å følge reglene i loven. Det står i loven at avkjørsel ikke kan *«byggast eller nyttast»* hvis den ikke inngår i reguleringsplan, jfr. plan- og bygningsloven § 12-1, eller kommuneplanens arealdel, jfr. plan- og bygningsloven § 11-1.

Hvis det skal foretas tiltak på eiendom, som endringer i eksisterende bygningsmasse eller den skal bebygges, skal det før det gis godkjenning sikres lovlig adkomst, jfr. plan- og bygningsloven § 27-4. Det er slik at den lovlige adkomsten til veg med allmenn ferdsel skal sikres gjennom reguleringsplan eller kommuneplan, men det kan også tinglyses et dokument som kan bli godkjent, jfr. plan- og bygningsloven § 27-4 første ledd. Hvis den lovlige adkomsten skal komme fra en offentlig veg, er det den aktuelle vegens vegmyndighet som må godkjenne dette, jfr. veglova §§ 40 til 43.

Kravet om en lovlig adkomst til veg før man foretar endringer på eiendom, vil sikre en overordna tanke om hvor avkjørslene skal plasseres langs med vegen. Det medfører selvsagt at det ikke er en selvfølge at det lar seg gjøre å etablere en lovlig adkomst som kommunen godkjenner, jfr. plan- og bygningsloven § 27-4 annet ledd. I de tilfeller legger plan- og bygningsloven § 27-4 annet ledd, til rette for at kommunen kan anvende skjønn for å komme til en løsning (Innjord, 2010, s. 764).

### 3.4 Lovhjemmel for endring av avkjørsel

I kapittel 3.2 er det gjort rede for at lovhjemmelen for etablering av avkjørsler er gitt i veglova § 40. Det vil imidlertid alltid kunne være behov for å foreta en eller annen form for endring i avkjørsler langs med den offentlige vegen. I veglova § 41 første ledd, ligger hjemmelen for å foreta endringer i avkjørsler. Med endringer menes her;

- Flytting av avkjørsel
- Endring av avkjørsel
- Begrensning i bruken av en avkjørsel
- Stenging av en avkjørsel.

Hvilke type erstatning en person vil ha krav på i forbindelse med endringer av avkjørselsforhold, vil variere fra sak til sak. Det blir videre gjort rede for veglova § 41 slik den er i dag. Videre vil det bli gjort kort rede for de ulike endringen som har blitt gjort i denne paragrafen, og fokuset har vært på de som anses å ha betydning.

Veglova § 41 gjelder saker hvor det skal gjøres endringer i allerede lovlig etablerte avkjørsler til offentlig veg. I tilfeller hvor det er etablert ulovlige avkjørsler, vil det være veglova § 42 som kommer til anvendelse. Statens vegvesen «*kan påby*», jf. veglova § 41 første ledd, at avkjørsel fra en offentlig veg kan endres hvis det er situasjoner som taler for en slik endring. Situasjoner som kan føre til at det blir gjort endringer er trafiksikkerhetshensyn. På steder hvor det har skjedd store endringer i trafikkbildet vil det kunne være aktuelt å foreta endringer for å skape en tryggere trafiksituasjon (Forskrift om avkjørsel til riksveg, 1982). Dette påbudet vil ikke omfatte kommunale veger, siden det er den enkelte kommunen som har ansvaret for disse vegene, jf. veglova § 41 annet ledd.

Grunnen til at det blir tatt avgjørelse om endring av avkjørsel, vil være for å oppnå en mer optimal løsning enn den som allerede eksisterer på et sted. Det kan være aktuelt å sanere avkjørsler, slik at flere eiendommer samler seg om en felles avkjørsel. Dette vil som oftest bedre trafiksikkerheten på stedet. I andre tilfeller kan en enkelt avkjørsel flyttes for å bedre siktforholdene på en utsatt plass (Arnulf & Gauer, 1998, s. 190). I noen tilfeller vil det være aktuelt å stenge en avkjørsel helt, men det vil føre til at avkjørselen får en annen lokalisering enn tidligere (Arnulf & Gauer, 1998, s. 190).

Slike endringer kan føre til at vedlikeholdet blir mer omfattende enn det var før endringer ble gjennomført. Det blir da aktuelt å inngå en avtale, som sier hvem som skal betale disse økte kostnadene, jf. veglova § 43 annet ledd. Når vegmyndigheten avgrenser bruken av en avkjørsel, vil det være slik at den ikke kan anvendes til all trafikk som bruker ønsker. Det blir f.eks. mye mer trafikk hvis det blir etablert en gårdsbutikk i tilknytning til en gård med tradisjonell gårdsdrift, eller at det legges til rette for frisørsenter i sokkeletasjen til en enebolig.

### **3.5 Erstatning ved avkjørselsregulering**

#### **3.5.1 Introduksjon**

Avgjørelser som blir vedtatt etter veglova § 41 første og annet ledd, kan medføre erstatning for de rådighetsinnskrenkninger som følger av endring i avkjørselsforhold. Det kan være snakk om skader som må utbedres, eller ulemper som kom som følge av endringen (Arnulf & Gauer, 1998, s. 191). Det er ulike rettsgrunnlag som vurderes når det avgjøres hvilke erstatning som eventuelt skal tilkjennes. Erstatningen vil variere fra sak til sak, avhengig av hvilke type sak det er snakk om. Det er i resten av kap. 3.5 gjort rede for de ulike rettsgrunnlagene.

#### **3.5.2 Historisk utvikling veglova § 41**

Når vegloven trådte i kraft 1. januar 1964 var § 41 ment å skulle være vegmyndighetenes verktøy for å kunne gripe inn i lovlig etablerte avkjørsler, slik at de kunne foreta de nødvendige endringene som det eventuelt var behov for.

Denne funksjonen har paragrafen gjennom tiden opprettholdt, men det har samtidig vært noen usikkerhetsmomenter rundt denne paragrafen. Dette er fordi det har vært uklart hva som ligger i begrepet «*avkjørsel*». Det har også vært uklart hvor langt erstatningsbestemmelsen strekker seg, det vil si hva som kan kreves erstattet etter et slik inngrep som det her er snakk om. Det er gjort rede for de endringer som har skjedd i veglovens § 41, og da spesielt tredje ledd som er erstatningsbestemmelsen. Disse endringen er også belyst gjennom rettspraksis, siden den har hatt stor betydning for de endringer som har blitt gjort.

Når den nye vegloven trådte i kraft i 2012, var bestemmelsene om avkjørsler et verktøy vegmyndighetene hadde for å kunne regulere privatpersoners adgang til å etablere avkjørsler fra offentlig veg. Det var imidlertid ikke intensjonen at man skulle kunne etablere avkjørsler hvor man selv ønsket, og den intensjonen ligger fortsatt til grunn. Når en avkjørsel skulle

etableres, var det nødvendige med de tillatelser som trengs fra det offentlige for å få en lovlig avkjørsel til eiendom. I veglova § 41 første og annet ledd er det slik at regionvegkontoret eller kommunen kan foreta disse endringene. Type veg avgjør hvem som kan foreta endringen.

Tredje ledd i veglova § 41 er bestemmelsen som omhandler utgiftene, som kommer med endringer i avkjørselsforhold. Utgangspunktet for denne paragrafen var at hvis vegmyndighetene fattet vedtak om at det skulle gjøres endringer i avkjørselsforhold, kunne dette kreves erstattet. Det var imidlertid et unntak i den forbindelse. I den opprinnelige veglova fra 1964, § 41 tredje ledd siste setning står det følgende «*[...] dersom vegmyndighetene lar bygge ny avkjørsel til avløsning av den tidligere, kan erstatning for slike utgifter kreves*». (Samferdselsdepartementet, 1962) Det går frem av forarbeidene til vegloven at når vegmyndighetene skulle etablere en ny avkjørsel, skulle det tas hensyn til både vegmyndighetenes, og eier av avkjørsel sine interesser (Samferdselsdepartementet, 1962) Selv om vedkommende avkjørsel blir plassert slik at kjøreavstanden blir betraktelig lengre enn den var tidligere, har ikke avkjørselseier automatisk rett til å kreve erstatning for denne endringen. Begrunnelsen for dette er at vegmyndighetene har lagt til rette for denne endringen, ved å opprettholde nødvendig forbindelse til eiendommen gjennom å etablere en ny avkjørsel. Uansett vil ikke avkjørselseier kunne motsette seg de endringer som kommer ved vedtak om avkjørselsendring. Dette er fordi at avkjørsel fra offentlig veg er ikke noe man har krav på, hvor man selv måtte ønske (Arnulf & Gauer, 1998, s.178).

### 3.5.3 Endring i vegloven § 41 tredje ledd.

Den første endringen i veglova § 41 ble gjort med lov 29 mai 1981 nr. 39. Bakgrunnen for endringen som ble gjort i loven på dette tidspunktet, var for det første utviklingen som har skjedd i trafikken siden loven trådte i kraft. Det har imidlertid også skjedd en utvikling av bebyggelse langs vegen, se «*[...] utvikling av en stadig økende randbebyggelse langs offentlig veg*». (Samferdselsdepartementet, 1979) Det har samtidig skjedd en utvikling i samfunnet generelt, hvor det er blitt større og større fokus på trafikksikkerhet. Det trengtes da enda mer kontroll når det kommer til planlegging og plassering av avkjørsler. I tillegg ble veglova § 41 tredje ledd sette på som en begrensing; «*[...] vegmyndighetenes adgang til å bygge/gi erstatning for privat avkjørselsveg eller andre ulemper [...]*». (Samferdselsdepartementet, 1979).

De første endringen kom som svar på spørsmål rundt hva som kunne erstattes etter den opprinnelige veglova fra 1964, § 41 tredje ledd. Dette var spesielt aktuelt i forbindelse med hvor langt avkjørselsbegrepet var ment å strekke seg, og hva det omfattet. I den forbindelse er Rt-1974-352 (Forbrigdsaken) en sentral avgjørelse når det kommer til lovendringen, og i tillegg ble det gått inn på rekkevidden av veglova § 41 sine erstatningsregler. I denne avgjørelsen stilte retten spørsmål rundt hvor langt avkjørselsbegrepet strekker seg, og hvordan det bør defineres. Dette er noe som er svært interessant, siden definisjonen på en «*avkjørsel*» tidligere hverken var begrunnet eller klart definert i loven eller forarbeidene. I rettens tolking av avkjørselsbegrepet, kom de til at det i språklig forstand bare kan anses å omfatte kun selve avkjørselen, og ikke avkjørselsvegen (Forbrigdsaken, s. 359). Denne rettsavgjørelsen er vurdert senere i oppgaven under kapittel 4.5.2. Den tolkingen som var blitt gjort i tilknytning til hva som kunne kreves erstattet av grunneier eller bruker, var noe annerledes før denne avgjørelsen. Dette fordi den nye avkjørselsvegen tidligere hadde blitt bekostet av vegmyndighetene. (Samferdselsdepartementet 1979) Det sentrale med denne lovendringen var å se på hvor nødvendig det var med endring av selve lovteksten, eller om det kunne ventes til spørsmålene ble klarlagt gjennom rettspraksis. (Samferdselsdepartementet 1979)

I tillegg til tolkning rundt begreper i bestemmelsen, ble det gjort en vurdering av bestemmelsen i forbindelse med lovendringen. Det ble vurdert som; «*[...] urimelig at vegmyndighetenes tiltak med den offentlige vegen skulle kunne påføre enkeltpersoner merutgift i så stor utstrekning som ordlyden i bestemmelsen tidligere syntes å gi uttrykk for*». (Arnulf & Gauer, 1998, s. 192) Med dette tenkte man da slik at bestemmelsen var utformet på en måte som kunne være til hinder for at vegmyndighetene kunne ordne opp, i de ulempene og skadene som fulgte av endringer i omregulering av avkjørsel. Denne tolkingen ble også gjort i Forbrigdsaken, og da kom retten til at det ikke skulle være slik at vegmyndigheten skulle anlegge adkomstveg til eiendommen fra avkjørselen. Formålet med lovendringen var ønsket om å få en klar hjemmel, som la til rette for den private vegen fra avkjørsel fra offentlig veg. Den private vegen skulle kunne bekostes av vegmyndigheten. Bestemmelsen skulle likevel ikke være slik at det førte til at det offentlige ble påført urimelige utgifter, som følge av avkjørselsreguleringen. (Arnulf & Gauer, 1998, s. 193)

Ved Lov om vederlag ved overføring av fast eiendom (ekspropriasjonserstatningslova) 6. april 1984, og veglova av 19. juni 1997 nr. 81, ble paragrafen på nytt gjenstand for endringer. Selv

om det var slik at det ble foretatt endringer i veglova § 41 tredje ledd var de ikke tilstrekkelige, men de løste opp i noen av de mest åpenbare urimelighetene. For at det ikke skulle være noen tvil om hva som skal kunne erstattes i forbindelse med avkjørselsregulering, var det behov for nok en lovendring. Dette for å gjøre paragrafen enda tydeligere enn den hadde vært tidligere, slik at det ikke skulle være så stor uenighet i hvordan loven skulle tolkes.

Det har her blitt gitt en kort gjennomgang av utviklingen i veglova § 41 og de endringene som er blitt gjort. Bakgrunnen for dette er for å gi en forståelse for hvordan denne paragrafen tolkes i dag og de begrunnelser som blir gjort. Dette vil også ha en betydning når oppgaven skal forsøke å finne svar på hva de juridiske hjemlene for erstatning er i forbindelse med endring av avkjørsel fra og på den offentlige vegen.

#### **3.5.4 Erstatning etter veglova § 41 tredje ledd**

Veglova § 41 tredje ledd er bestemmelsen som gir lovhjemmel for erstatning i saker som omhandler endring av avkjørsel. I denne sammenhengen er veglova § 41 en spesialbestemmelse som «gir erstatning på et helt selvstendig grunnlag» (Samferdselsdepartementet, 1979, s. 14). Tredje ledd skal sørge for at den rådighetsbegrensingen som måtte oppstå i form av ulemper eller skader i forbindelse med endringer på avkjørsel, blir erstattet (Arnulf & Gauer, 1998, s. 191). I saker som omhandler erstatning til bruker eller eier av avkjørsel etter veglova § 41 tredje ledd, er det noen begrensinger som vil gjelde. Disse begrensningene vil i enkelte tilfeller kunne føre til reduksjon av erstatningen som utbetales.

I noen saker har vegmyndighetene satt visse vilkår, som en forutsetning for at tillatelse til avkjørsel ble innvilget. Dette kan være at eieren av avkjørselen fraskriver seg retten til å kreve erstatning (Samferdselsdepartementet, 1979, s.15). Hvis det ikke ble satt noen vilkår i forbindelse med at tillatelsen ble gitt, vil veglova § 41 tredje ledd siste setning, være med på å sette begrensinger for hva som kan kreves erstattet. Det sentrale slik bestemmelsen er utformet nå i dag, er hva som er «naudsynt» når det kommer til etablering av tilsvarende avkjørselsforhold som det var før tiltaket ble gjennomført. Selv om det er mye bruker av avkjørsel mener er nødvendig, så er det ikke sikkert det faller inn under det vedkommende får erstattet i forbindelse med endringen.

### 3.5.5 Erstatning etter grunnloven § 105

I tillegg til bestemmelsen i veglova § 41 tredje ledd, vil det i tilfeller hvor det blir foretatt ekspropriasjon være et annet rettsgrunnlag for erstatning, nemlig Kongen Norges Grunnlov 17. mai 1814 (Grunnloven), § 105.

Det vil altså være slik at grunnlovens paragraf kan anvendes hvis endring av avkjørsel er en direkte følge av et ekspropriasjonstiltak, eller i tilfeller hvor det er slik at grunneier har en privatrettslig særrett til adkomst på det aktuelle stedet. (Arnulf & Gauer, 1998, s. 191) Når det eksproprieres skal de ekspropriasjonsrettslige prinsippene anvendes, og erstatningen skal gis etter disse, jamfør ekspropriasjonserstatningslova.

I andre tilfeller blir det gjennomført en analogisk tolkning av grunnloven § 105. Dette er hvis det ikke direkte blir foretatt ekspropriasjon med inngrep som fører til rådighetsbegrensinger på eiendommen, eller i dette tilfellet bruk av avkjørsel fra den offentlige vegen. Denne rådighetsbegrensingen blir så stor at eier eller bruker(e) ikke bør finne seg i det uten erstatning. Dette blir også omtalt som en tålegrense. (Arnulf & Gauer, 1998, s. 191 - 192).

Over har det blitt gjort rede for to ulike tilfeller, og det er viktig å ha klart for seg at det er et skille mellom ekspropriasjonstilfellene og rådighetsbegrensing. Dette skillet kommer klart frem flere steder, men spesielt har Rt-1974-352 (Forbrigdsaken) hatt betydning. Denne saken er det gjort nærmere rede for senere under kapittel 4.5.2. Kort kan en si at en rådighetsinnskrenkning fører til at eiendomsretten eller en begrenset rettighet, blir forbudt eller innsnevres. Det er ikke snakk om at rettighet blir overført til andre, slik som ved ekspropriasjon. (Stordrange & Lyngholt, 2000, s.14) Selv om det er slik at ingenting blir overført fra grunneier til andre, vil rådighetsinnskrenkningen i noen tilfeller kunne få den samme virkningen som ved ekspropriasjon. Erstatningsutmålingen er den store forskjellen mellom rådighetsinnskrenkning og ekspropriasjon. I tilfeller hvor det blir foretatt ekspropriasjon, er det de økonomiske tapene som grunneieren lider. Hovedregelen når det kommer til regulering, er at det kan gjennomføres erstatningsfritt. (Stordrange & Lyngholt, 2000, s.14)

Hovedregelen er at omregulering på eiendom kan skje uten at det utløser erstatningsplikt, men det finnes noen unntak. I noen tilfeller er det slik at det kan ytes erstatning for regulering med



hjemmel i lov. Det kan også være slik at det aktuelle spørsmålet har vært behandlet i rettspraksis, og at det med bakgrunn i det gis grunnlag for erstatning. (Stordrange & Lyngholt, 2000, s.14)

### 3.5.6 Tålegrense

I tilfeller hvor det har blitt foretatt en rådighetsbegrensning ved for eksempel at avkjørsler blir flytta, kan det bli slik at brukere og eier av avkjørsel krever erstatning. Slike saker må vurderes ut fra hvordan rettspraksis har vært på området, eller om det er noen aktuelle lovhjemler som gir grunnlag for erstatning. Begrunnelsen for om det skal gis erstatning vil da være «*differansesyndspunktet*». Det vil si at erstatning kun skal gis hvis omreguleringen overstiger en «*tålegrense*». (Stordrange & Lyngholt, 2000, s.14) Tålegrensen beror på en vurdering av om omreguleringen er så omfattende, at bruker eller eier av avkjørsel ikke kan finne seg i endringen uten at det gis erstatning.

Tålegrensen vil være et viktig vurderingsmoment i tilfeller hvor det blir ekspropriert fra eiendommen, og når det blir spørsmål om hvilke ulempeerstatning som kan kreves for gjenværende deler av eiendommen. Hovedregelen er at det skal gis ulempeerstatning for gjenværende deler av eiendommen. Hvilke forhold som kan kreves erstattet og hvor grensen går for det som erstattes, må imidlertid ses i sammenheng med regler i Lov om rettshøve mellom grannar (grannelova) 16. juni 1961, og ekspropriasjonserstatningslova § 8 (Stordrange & Lyngholt, 2000, s.234). Når det blir ekspropriert fra en eiendom, så skal resultatet være slik at grunneier ikke kommer dårligere ut etter at tiltaket har blitt gjennomført. Situasjonen skal med andre ord være lik etter som før ekspropriasjonen ble gjennomført.

Selv om dette ikke nødvendigvis går direkte på forhold hvor det blir foretatt omreguleringer, vil det i enkelte saker være et veldig svakt skille mellom ekspropriasjon og omregulering. Det vil derfor være vanskelig å avgjøre hva som skal erstattes.

### 3.5.7 Årsakssammenheng

I tillegg til det som har blitt drøftet i kapitlet over, vil også årsakssammenheng ha en betydning for erstatningsutmålingen når det blir foretatt ekspropriasjon. Når det skal vurderes hvilke erstatning som skal gis ved ekspropriasjon, har årsakssammenhengen betydning fordi

det må være en sammenheng mellom inngrepet og ulempen som oppstår. Årsaks kravet er etablert gjennom rettspraksis, og har opp gjennom årene blitt strengere. Dette for at det skal være likestilling mellom ekspropriater og naboene, noe det ikke hadde vært tidligere. (Stordrange & Lyngholt, 2000, s.14)

Utviklingen frem til i dag har ført til at det er kun de tilfeller som faller inn under ekspropriasjonslova § 8, som utløser årsakssammenheng. Det er her snakk om tre ulike tilfeller. Det kan for det første være som direkte følge av selve inngrepet på eiendommen. Det kan for det andre også være slik at de ulemper som oppstår som følger av ekspropriasjonstiltaket kan erstattes, men det må være på den gjenværende delen av eiendommen og påvirke bruken av eiendommen.

For det tredje vil det også være slik at det kan påvirke andre enn eiendommen det blir ekspropriert fra. Da vil det være slik at det kan ytes erstatning kun når det overstiger en tålegrense. De tre overnevnte forholdene vil føre til at det foreligger en årsakssammenheng (Stordrange & Lyngholt, 2000, s. 237-38).

### 3.6 Er avkjørselstillatelse eller kryssing en særrett?

I noen saker hvor det blir foretatt endringer i avkjørsel fra veg, eller kryssing av enten veg eller jernbane, argumenterer enkelte eiere eller brukere for at tillatelsen ble gitt som en særrett når tillatelsen i sin tid ble gitt. Med særrett menes en servitutt, hvor noen andre får begrenset rett til rådighet på en annens eiendom (Falkanger & Falkanger 2007, s. 179). Lov om særlege råderettar over framand eigedom (servituttlova) 29. november 1968, inneholder bestemmelsene som omhandler servitutter. Av servituttlovas § 1 første ledd første setning kommer det tydelig frem at denne loven gjelder «[...] særretter over fremand fast eigedom til einskilde slags bruk eller anna utnyttingsrådevelde eller til å forby einskilde slag verksemd, bruk eller tilstand». Her er det slik at det kan være snakk om enten en positiv eller negativ servitutt. Første del i servituttlova § 1 omhandler de positive, mens andre del omhandler de negative servituttene (Falkanger & Falkanger 2007, s. 180).

En servitutt blir som oftest stiftet gjennom avtaler, men det kan også gjennomføres på andre måter. I tilfeller hvor det inngås en avtale om servitutt på annen manns eiendom, skjer det ofte

som et ledd i et salg av en eiendom. Selger forbeholder seg å ha enkelte rettigheter på eiendommen eller lignende. Det kan også være en avtale som skjer uten at det har skjedd en større transaksjon. Privatpersoner eller bedrifter kan for eksempel få tillatelse til å legge ned kabel eller lignende, over en annen manns eiendom. Slike avtaler hører til under de generelle reglene om avtaleinngåelse, men det er likevel en stor fordel at den er skriftlig. Dette for å få den nødvendig beskyttelsen og rettsvern gjennom tinglysning (Falkanger & Falkanger 2007 s. 184-85). Selv om det er mulighet til å avtale det meste, er det visse begrensinger i servituttlova §§ 11 til 16.

## Kapittel 4 – Utvalg av rettsavgjørelser og intervju

### 4.1 Introduksjon

For å ta stilling til hvilke rettsavgjørelser som har vært sentrale i forbindelse med denne oppgaven, har jeg tatt utgangspunkt i den utviklingen som har vært for veglova § 41. I dette kapitlet har jeg sett på hvilke avgjørelser som har vært sentrale for de lovendringene som har blitt gjort. Videre har jeg supplert med ulike avgjørelser, for å dokumentere hvordan praksisen har vært og hvordan den er nå.

### 4.2 Fremgangsmåte og utvelgelse av skjønnsavgjørelser

For å komme frem til skjønnsavgjørelsene som jeg har brukt som utgangspunkt i denne besvarelsene, har det vært veldig mye lesing. Det har blitt gjennomgått forarbeider til lovene og lesing av ulik litteratur på området, for å finne de som har hatt betydning for den tolkningen som har blitt gjort. Det har også vært avgjørende å finne avgjørelser som sier noe om hvordan loven tolkes i dag, og om det er samsvar. Bakgrunnen for det utvalget som er gjort kommer frem i neste kapittel.

### 4.3 Begrunnelse for utvalget

For å komme frem til avgjørelser som er relevante i forbindelse med temaet for denne oppgaven, har det blitt fokusert på hvilke lovhjemmel som har blitt lagt til grunn for erstatning i de ulike sakene. Det har også vært nødvendig å se på hvilken begrunnelse som har blitt anvendt, siden dette kan gi utslag på om det ble tilkjent erstatning eller ikke. Dette har jeg kommet nærmere inn på i kapittel fem, hvor funnene er drøftet og analysert.

Skjønnene som har blitt valgt ut har tilknytning til de underproblemstillingen som er blitt valgt i denne oppgaven, og det har vært nødvendig å se på hvor god begrunnelsene for erstatning det har blitt gitt i de ulike instansene. Dette for å kunne få frem den nødvendige informasjonen som har relevans for denne oppgaven.

For å definere de utvalgte rettsavgjørelsene har jeg gått frem på følgende måte. Av lovforarbeidene kommer det klart frem hvilke rettsavgjørelser som har vært sentrale i forbindelse med endring av loven. Hva slags erstatning en eier eller bruker av avkjørsel kan kreve, og for hva det kan kreves erstatning. Det har også de siste årene blitt avsagt noen

sentrale avgjørelser. Disse har betydning for hvordan spørsmål rundt stenging av driftsavkjørsler og kryssinger blir håndtert, og vil bli håndtert i fremtiden.

Ulike avgjørelser som vil være sentral for å belyse problemstillingen som har blitt valgt i denne oppgaven, er belyst videre i dette kapittelet. Disse skjønnene er valgt ut på grunn av den vurderingen som har blitt gjort, og i tillegg har noen av dem hatt betydning for lovendringer som er gjort.

#### **4.4 Avgrensning**

På grunn av omfanget av denne oppgaven, har det vært nødvendig med en tidsavgrensning. Det har derfor blitt avgrensa til skjønn som er avsagt etter siste endring i vegloven § 41 tredje ledd i 1997, og frem til i dag. Selv om denne avgrensningen har blitt gjort, har det samtidig vært nødvendig å se på saker som har blitt avsagt tidligere. Dette med bakgrunn i at de har hatt betydning for hvordan slike saker håndteres i rettssystemet i dag. Videre er det gjort rede for ulike saker som omhandler teamet, og som har vært oppe i høyesterett til behandling. Enkelte av disse sakene har hatt betydning for endringer gjennomført i vegloven § 41 tredje ledd, og de har også blitt anvendt i begrunnelser i senere saker. Ut i fra forståelsen for temaet, har jeg sett det nødvendig å legge frem disse sammen med saker som har blitt avsagt i senere tid.

I de ulike avgjørelsene er det gjerne flere momenter som har vært oppe til vurdering i saken, men det er kun fokusert på det som har med selve erstatningen å gjøre. Det har vært nødvendig å se på hva de enkelte partene har fått erstatning for. Ut ifra mine undersøkelser ser det ut som erstatning ikke er et tema med mye konflikter rundt seg, det er ikke mange skjønn avsagt etter siste lovendring. Har derfor kun tatt for meg saker hvor spørsmålet om erstatning for endring i avkjørsler har vært oppe som tema.

#### **4.5 Utvalgte skjønn**

##### **4.5.1 Introduksjon**

Her vil det bli gjennomgått og kort gjort rede for utvalget skjønn med bakgrunn av den vurderingen som er gjort tidligere i dette kapittelet. Som det er skrevet tidligere har disse skjønnene ut fra min vurdering belyst temaet på best mulig måte.

#### 4.5.2 Rt-1974-352 – «Forbrigd saken»

Denne saken gjaldt omlegging av E6. Blant de avkjørslene som ble stengt av Statens vegvesen, var det en jordbruksavkjørsel. Denne avkjørselen ble brukt via E6 som adkomstveg til arealer som var lokalisert på andre siden av vegen. Omlegging av E6 førte til at det måtte etableres en kombinerte avkjørsel med en campingplass. I den forbindelse ble det krevd erstatning for opparbeidelse av avlingsvei videre fra avkjørsel ved campingplassen, en strekning på ca. 800 meter i sin helhet eierens egen eiendom. Dette for å gi nødvendig adkomst til jordbruksarealene. Det ble utarbeidet en vegplan for omleggingen som her ble gjort, som også regulerte hvor avkjørsler på den aktuelle strekningen skulle etableres.

I denne saken krevde eier erstatning for opparbeidelse av den nye avlingsvegen som kom over eiendommen, siden eksisterende jordbruksavkjørsel ble stengt. I overskjønnet ble det vurdert slik etter vegloven § 41 tredje ledd «[...] at den ikke innebærer at utgiftene ved opparbeidelse av avlings veg må erstattes» (Forbrigsaken). Denne konklusjonen støttet også høyesterett seg til i denne saken, og gjorde det med bakgrunn i den tolkningen av avkjørslesbegrepet. Med denne saken ble vegmyndighetenes praksis utfordret. Saken førte til at tidligere praksis i slike saker ikke lengre var riktig, med bakgrunn i de tolkninger som hadde blitt gjort i denne saken.

I slike saker som denne kan det vurderes om bakgrunnen for stengingen av jordbruksavkjørselen, var en årsakssammenheng mellom ekspropriasjonen og stengingen. I denne saken var det ikke ekspropriasjonen som var bakgrunnen for stengingen, men det var for å sikre en mer trafikksikker veg. Det vil altså si at det ikke kan kreves erstatning for opparbeidelse av avlingsvegen med bakgrunn i årsakssammenheng. Slik ordlyden var i vegloven § 41 tredje ledd på dette tidspunktet, kom de i overskjønnet frem til at det ikke var grunnlag for erstatning for de utgifter grunneier hadde med den nye avlingsvegen.

I saker som denne vil det være nødvendig å vurdere erstatningen etter en analogibetraktning fra Grunnloven § 105, og det har høyesterett gjort i denne saken. De mener at siden overskjønnet ikke har behandlet dette, er det grunnlag for opphevelse.

Når det skal vurderes om en analogibetraktning av Grunnloven § 105 eller hvilke andre hjemler for erstatning som her kan anvendes, kommer høyesterett på side 360 i avgjørelsen til at «avgjørelsen må treffes etter en samlet vurdering av alle forhold som det er naturlig og rimelig å ta hensyn til». Det siktes da til eventuelle investeringer som er blitt gjort, hvor store

utgifter det er snakk om ved anleggelse av ny avlingsveg, og om en ny avlingsveg har gjort at driften har blitt lettere framfor det å anvende riksvegen og lignende.

Denne saken ble behandlet i alle instanser, og det endte med at høyesterett opphevet overskjønnet. Høyesterett sin begrunnelse var at det var mangelfulle skjønnsgrunner, og skjønnet ble vist tilbake til overskjønnsretten for ny behandling.

#### 4.5.3 Rt-1988-51 – «Klara Sandvik saken»

I denne saken skulle riksvegen legges om og utbedres. Dette førte til at noen avkjørsler fra denne riksvegen ble stengt, og de nye avkjørslene og vegene som førte frem til eiendommene, ble bygget av Statens vegvesen. I denne saken dreide store deler av konfliktene seg om hva som skulle erstattes ved omlegging av avkjørsel. Det var også store uenigheter rundt hvor langt veglova § 41 tredje ledd strekker seg, og hva som kan erstattes etter denne paragrafen. Utover det var også Grunnloven § 105 oppe som et alternativ til hjemmel for erstatning. Dette var for objekter på eiendommen, som ikke falt inn under erstatningsbestemmelsen i veglova § 41 tredje ledd.

Her førte endringene i avkjørsler, til at avkjørselsvegen for de aktuelle eiendommene kom på andre steder enn tidligere. Dette førte til at enkelte objekter og garasjer på eiendommene ikke fikk den samme funksjonen som tidligere. For at disse garasjene skulle kunne anvendes, ble det nødvendig med ombygginger. I tillegg ble det en del utfordringer med terrengendringene, som kom som følge av tiltaket.

I skjønnet og overskjønnet ble det konkludert i avgjørelsen på side 52, med at de berørte partene hadde krav på erstatning for «[...] utgifter som gjaldt bygging, flytting eller ombygging av garasje, flytting av gjerder eller portstoper, beplanting eller flytting av beplanting samt gjenvinning til hageareal av tidligere adkomstvei». Selv om dette var konklusjonen i overskjønnet, var det ikke slik at det var full enighet mellom retten sine medlemmer på dette punktet.

I høyesterett sin vurdering av om hvorvidt det kunne utbetales erstatning for overnevnte forhold etter bestemmelsene i veglova § 41 tredje ledd og Grunnloven § 105, ble resultatet at

ingen av disse bestemmelsen kunne anvendes som erstatningsgrunnlag. Det ble konkludert på følgende måte i avgjørelsens på side 55: *«lovteksten gir etter en naturlig lese måte ingen indikasjon på at det her skulle kunne kreves erstatning for tilpasninger inne på eiendommen til den nye situasjon når avkjørsel og avkjørselsveg flyttes»*. Det blir også her konkludert med at så lenge det har blitt opparbeidet nye avkjørsel og avkjørselsvei frem til eiendommen, er det ikke slik at det kan kreves erstatning utover det som har blitt gjort. Dette på tross av at det ble argumentert med at det kom som en direkte følger av omleggingen.

#### **4.5.4 Rt-1982-1601 (383-82) – «Fina saken»**

Eiendommen som ble berørt i denne saken var festet fra kommunen til en bilforretning, som igjen framfestet deler av arealet videre. På resterende deler av eiendommen ble det drevet bensinstasjon. Før reguleringsplan endret adkomstforholdene, hadde den aktuelle eiendommen utkjøring til to ulike gater. Den nye reguleringsplanen førte imidlertid til at avkjørslene ut i den ene gaten ble stengt, og den siste ble endret slik at den bare kunne anvendes som utkjøring. Dermed ble ny avkjørsel anlagt over naboeiendommen.

I skjønnet fikk bilforretningen erstatning for endringer på bygningsmassen, noe som var endelig og ble følgelig ikke endret i noen av de andre rundene. Sentralt spørsmål videre i denne saken, var store konflikter rundt var hvorvidt det var grunnlag for at et næringstap skulle erstattes. I første instans ble erstatningen gitt erstatning etter Grunnloven § 105 og en analogisk anvendelse av den, men bare i den grad den oversteg en tålegrense. Dette skjønnet ble opphevet i lagmannsretten på bakgrunn av at det var mangler i skjønnsrettens begrunnelse, spesielt i forbindelse med spørsmål som omhandlet bensinstasjonen. De var enige med skjønnsretten at tap som gikk over tålegrensen skulle erstattes, såfremt det var avkjørselsreguleringen som var grunnlaget for erstatningen. I tillegg var det uenighet om det var årsakssammenheng mellom grunnavståelsen, og det at bensinstasjonen var nødt til å legge ned driften.

Høyesterett mente i denne saken at man ikke kunne komme utenom det faktum at erstatningen måtte vurderes ut fra det at avkjørselen ble stengt. I et tilleggsskjønn ble det gitt erstatning for næringstap, men det ble opphevet. Det ble vist tilbake for ny behandling, på grunn av at høyesterett mente det måtte foretas en vurdering omkring de tapte investeringene som kom som følger av at avkjørselen ble stengt.



#### 4.5.5 Rt-1996-727

I denne saker var det en reguleringsplan hvor det kom frem at det skulle anlegges gang- og sykkelsti. I tillegg skulle det bygges støyskjerming på store deler av den aktuelle strekningen, og strekningen skulle ordnes avkjørselsfri. Dette førte til at eiendommer langs med denne vegen fikk stengt sine eksisterende avkjørsler. Disse ble flyttet til andre gater og veger. Her besto skjønnet dels av avtaleskjønn, og dels av ekspropriasjonsskjønn.

Her handlet saken om erstatning for den omreguleringen, og omleggingen av avkjørsler som ble resultat av den nye reguleringsplanen for området. Hovedspørsmålet for skjønnet var stenging av avkjørsler for å bedre trafikksikkerhet på den aktuelle strekningen. Denne saken ble videre anket, og overskjønnet omfattet fire eiendommer.

Det ble i denne saken krevd erstatning for de ulemper som kom med endringene i avkjørslene til de aktuelle eiendommene. I denne saken har grunneierne argumentert for at det ved etablering av de opprinnelige avkjørslene, ble etablert en særrett. Lagmannsretten mener i sin vurdering at det ikke eksisterer en slik rett, og det foreligger ikke dokumenter som kan bygge opp under denne påstanden.

Saken ble anket til høyesterett, med bakgrunn i rettsanvendelsen og skjønnsgrunnene i overskjønnet. Høyesterettssaken omhandlet den erstatningen tre av eiendommene fikk i overskjønnet. Høyesterett kom også til at overskjønnet måtte oppheves fordi rettsanvendelsen var feil, så langt det ble påanket for høyesterett. I overskjønnet fikk tre av de berørte eiendommene erstatning for at garasjene og enkelte innretninger på eiendommene ble ubrukelige med de nye avkjørslene. I overskjønnet argumenterte de for at erstatningen ikke var hjemlet i veglova § 41 tredje ledd, og i tillegg mente de at det ikke forelå noen særretter i de eksisterende avkjørslene. De kom heller til at erstatningen i dette tilfellet hadde grunnlag i en anvendelse av Grunnlovens § 105. Rettsanvendelsen i overskjønnet ble gjort med grunnlag i Rt-1988-51. I tillegg har de trukket inn naboloven § 2 fjerde ledd, og at de prinsippene var nødt til å komme til anvendelse siden forholdene i denne saken var så spesielle. Denne vurderingen mente høyesterett var uriktig, men det var likevel slik at sentrale punkter i denne saken var lik enkelte i Rt-1988-51.

I denne saken kommer det klart frem at bestemmelsen i grannelova § 2 fjerde ledd, ikke kan komme til anvendelse i saker som omhandler avkjørsler. I begrunnelsen til den ankende part i

denne saken sier også de at grannelova § 2 fjerde ledd ikke kan anvendes på en sak som denne. De mener det siden den aktuelle bestemmelsen er ment å brukes på helt andre situasjoner enn avkjørsler. Denne begrunnelsen støtter høyesterett seg til og mener at grannelova ikke kan anvendes som begrunnelse sammen med Grunnloven § 105.

I denne saken ble det i overskjønnet anvendt Grunnloven § 105 som hjemmel for erstatning. Dette var noe som ble anket til høyesterett og de valgte å oppheve dette.

#### 4.5.6 Rt-2003-1730 – «Kongsberg saken»

Her ble det inngått avtaler med grunneier om stenging av planoverganger. Planovergangene som ble stengt av jernbaneverket, med bakgrunn i et ønske om å stenge trafikkfarlige planoverganger. Partene krevde her ulempeerstatning for utgifter til vedlikehold av veg samt brøyting, økte transportkostnader og eiendommens verditap. Det ble her i første runde avgjort at erstatning skulle utbetales for det som oversteg tålegrensen. Noe annet resultat ble det i overskjønnet, hvor de kom til at prinsippet om en tålegrense ikke gjaldt i en sak som denne. Erstatningen ble derfor utmålt for de ulemper som fulgte med stenging av planoverganger.

I denne saken var det slik at i de to første instansene kom de frem til to ulike erstatningsgrunnlag, og det var stor uenighet i hvorvidt prinsippet om tålegrense gjaldt i en sak som denne. Det ble da en sak for høyesterett å avklare hvorvidt det skulle gjelde en tålegrense for nedleggelse av planovergang eller ikke. Denne saken har derfor mange likehetstrekk med nedleggelse av avkjørsler, hvor tålegrensen knyttet til den påregnelige utviklingen blir lagt til grunn. I den vurderingen kom høyesterett til at det måtte være slik at den samme erstatningsvurdering med lik tålegrensen måtte gjøres for begge tilfellene. Da det er de samme hensynene som ligger bak beslutningen om å legge ned, enten planoverganger på bane eller avkjørsler på offentlig veg.

I tillegg mente alle berørte parter i denne saken, at den retten de som grunneiere hadde fått til kryssing av jernbanen var en eksklusiv rett. Denne retten ble etablert da grunnen til den aktuelle jernbanen ble ervervet. I denne saken var høyesterett da også nødt til å komme frem til, i hvor stor utstrekning grunneiere var nødt til å finne seg i de ulemper som kom med stenging av disse planovergangene.

Høyesterett legger til grunn den oppfatning at det ikke kan gjøres ulike vurderinger i saker om planoverganger eller avkjørsler. Bakgrunnen for dette er at begge typene av tiltak blir gjort med bakgrunn i den utviklingen som skjer, og fordi oppmerksomheten rundt trafikksikkerhet bare blir større og større. Det ble videre her konkludert med at samme prinsipp som for avkjørsler skulle gjelde, og det at det i overskjønnet ikke ble lagt til grunn en tålegrense var bygget på feil rettslig utgangspunkt. Dette skjønnet ble dermed vist tilbake for ny behandling.

#### 4.5.7 Rt-2014-560

Denne saken var anke over et overskjønn, hvor temaet var fastsettelse av erstatning for fraskrivelse av bruksrett til en planovergang. Et av de store temaene i saken er om hvorvidt erstatningen her skulle utmåles ved å anvende en tålegrense eller ikke. Det var i denne saken ikke snakk om ekspropriasjon, men frivillig avståelse. Saken skulle bygge på de ekspropriasjonsrettslige prinsippene. Nedleggelsen av planoverganger i denne saken omfattet tre overganger, men det er kun en av dem som har blitt aktivt brukt den siste tiden.

Bakgrunnen for skjønnet her var å komme til enighet når det gjaldt erstatningen i forbindelse med fraskrivelse av kryssingsretten over jernbane. I skjønnet konkluderte de med at en av partene ikke fikk ulemper med denne endringen, dette siden den aktuelle grunneier uansett måtte anvende omkjøringsvegen. Det fordi det ikke var mulig å anlegge veg andre steder for store jordbruksmaskiner. Overskjønnet kom i motsetning til skjønnet, fram til at det var sannsynlighetsovervekt for at jordbruksveg ville bli anlagt hvis det ikke hadde skjedd en stenging av planovergang. I overskjønnet ble det ikke vurdert tålegrense, og det mener høyesterett at det skulle vært gjort. Overskjønnet har dermed i sine begrunnelser anvendt feil rettslig norm.

Høyesterett kom her i sin vurdering av saken til at det skulle mye til for at den bruken som hadde vært her siden planovergangene ble anlagt, skulle kunne foregå på akkurat samme måte. Det er i slike tilfeller et krav om gjensidig tilpasning fra begge parter, men jernbaneverket kunne ikke sperre planovergangen uten å sørge for en hensiktsmessig adkomst et annet sted.

Den kryssingsretten som ble etablert når det ble ekspropriert grunn til jernbane, var ment å skulle ordne med adkomst til arealene som ble liggende igjen på andre siden av jernbanen for eiendommen. Selv om det forelå en kryssingsrett måtte denne tilpasses til den utviklingen som skjer innenfor jernbanedriften i Norge. I denne sammenheng legger høyesterett samme vurdering til grunn, både for nedleggelse av avkjørsler og for planoverganger. Det er altså slik at i saker som denne, også vil kunne bli aktuelt å stenge planoverganger for å sørge for bedre trafiksikkerhet på en strekning. Konklusjonen i denne saken endte med at lagmannsretten var nødt til å behandle saken på nytt siden de ikke har tatt med tålegrensen i vurderingen, og har derfor bygget på feil rettslig norm.

#### 4.7 Intervju med Statens vegvesen

Tema for møtet var: Hvordan gjennomføres saker hvor det skjer endringer i avkjørsler og avkjørselsveier i praksis?

Når det gjelder boligeiendommer gjennomfører vegvesenet følgende:

- Bygger ny avkjørsel
- Tilpasser bygg til den nye veg situasjonen – dvs. snur garasjer osv.

Vegvesenet dekker normalt ikke kostnadene som følger av at adkomstvegen blir lenger etter at avkjørsel er flyttet, og grunneier må selv stille grunn til rådighet for avkjørsel og adkomstveg.

Vegvesenet tar heller ikke erstatningsansvar for omsetningen som går tapt ved omlegging av offentlig veg eller avkjørsel. Driftsveger i landbruket blir ofte berørt i forbindelse med vegtiltak, ved at grunneier ofte får mye lenger driftsveg. Det er viktig å avklare hva som er årsaken til endringen, og samfunnsutviklingen er en begrunnelse som gjentar seg. Tålegrense og særulemper er argumenter som ofte benyttes fra advokater.

Det blir også gjennomført vegtiltak som ikke gir grunnlag for erstatning, ofte gjelder dette innsnevring av eksisterende avkjørsler noe som bare gjør det klarere hvor avkjøringen skal være.

Det er relativt få skjønnssaker vegvesenet er involvert i som omhandler boligeiendommer, dette fordi de aller fleste blir løst i minnelighet. Saker som havner i skjønnretten er der

grunneier mener å ha krav på mer enn vegvesenet tilbyr. Det er med andre ord enighet om selve tiltaket, men ikke erstatningen og da havner det i skjønnsretten.

Fullstendig referat fra intervju med ansatte i Statens vegvesen er vedlagt.

Det må presiseres at det var kun ansatte i vegvesenets Region Midt som ble intervjuet, så det tas derfor forbehold om at praksisen ikke er representativ for hele landet. Regionen omfatter imidlertid både storbyen Trondheim, flere småbyer både i Trøndelagsfylkene og Møre- og Romsdal, i tillegg til store områder med spredt bebyggelse. Regionen anses derfor som et lite Norge i miniatyr og bør likevel gi en god pekepinn på hvordan praksisen håndteres. Dette i tillegg til at vegdirektoratet arbeider mot regionene, for å oppnå mest mulig felles praksis for hele landet.

#### **4.8 Oppsummering**

I dette kapittelet har det blitt gjort rede for hvorfor akkurat disse skjønnene er valgt, og ut ifra det gjort kort rede for innholdet i dem. Her er det ikke veldig mange skjønn som er gjennomgått, men før arbeidet startet var utgangspunktet at det var langt flere saker om temaet som var behandlet i skjønnsretten. Dette viste seg å ikke stemme, noe som har hatt påvirkning på oppgaven. Dette vil det bli gått nærmere inn på i oppgavens to siste kapitler. I tillegg ble dette kapittelet avslutte med en oppsummering av intervju med Statens vegvesen for å undersøke om det var sammenheng med den praksisen som blitt gjort der og skjønnsrettens tolkning. I neste kapittel er det gjort en analyse og drøfting omkring problemstillingene.

## Kapittel 5 - Analyse og drøfting

### 5.1 Introduksjon

I dette kapitlet er det anvendt innsamlede data fra det fjerde kapitlet sammen med det tredje kapitlet. Dette for å belyse oppgavens problemstillinger, som er definert i det første kapitlet under punkt 1.2. Det er først gjort rede for empirien som kommer frem tidligere i oppgaven gjennom en analyse, med en videre begrunnelse for de registreringer som er blitt gjort. Videre i dette kapitlet er det foretatt en drøfting opp mot problemstillingene, og disse drøftingene er i all hovedsak basert på det kvalitative studiet av skjønn som er beskrevet i kapittel fire.

I kapittel fire er det gjennomgått totalt seks skjønn, og i tillegg til disse seks skjønnene er også intervju med vegvesenet tatt inn for å forsterke grunnlaget for analysen og drøftingene. Dette intervjuet er omhandlet under punkt 4.8, og tatt inn som vedlegg 1 til dette dokumentet.

### 5.2 Analyse

Bearbeidelse av skjønnsmaterialet har skjedd ved gjennomlesning av de ulike skjønnavgjørelsene innenfor den valgte tidsperioden, og videre analyse av avgjørelsens innhold. Dette arbeidet har gjort det klart hvilke vurderinger og begrunnelser som blir lagt til grunn, samt hvilke lovhjemmel som blir anvendt som begrunnelse for erstatningen. Det kommer frem av analysene av forarbeidene til vegloven, samt av avgjørelser som er blitt avsagt, at det har vært uklarheter omkring hvordan loven skulle tolkes den gang den trådte i kraft. Det viser seg at i de tilfeller hvor det har vært usikkerheter når rettssystemet skal tolke de ulike lovhjemplene, har dette kommet frem av tolkningen som er blitt gjort i de ulike avgjørelsene. Målet for analysene i denne oppgaven har vært å se på hvilke vurderinger som blir gjort for anvendelse av valgt erstatningshjemmel, og om det er store variasjoner i de begrunnelser som er blitt lagt til grunn.

De juridiske prinsippene for endring av avkjørsler og kryssinger, er det sentrale for analysen i denne oppgaven. Ut i fra studiene av de ulike avgjørelsene, viser det seg at det er relativt få tilfeller hvor bakgrunnen for skjønnnet er ekspropriasjon. Det er gjerne slik at det er enighet om selve inngrepet, men ikke om selve erstatningen og hva som skal erstattes. Tidligere i oppgaven i kapittel 3.5, framkom det tre ulike erstatningskrav som kan bli påberopt i forbindelse med saker som her blir behandlet. Analysene viser at det er svært få tilfeller hvor

det blir gitt erstatning med bakgrunn i årsakssammenheng. Noe kan tolkes som at det er sjeldent at det er selve ekspropriasjonsvedtaket, som fører til at det blir gjort endringer i eksisterende avkjørsler. Ut ifra de sakene som er studert er det veglova § 41 tredje ledd som blir brukt som erstatningshjemmel og ikke analogisk betraktning av Grunnloven § 105. Det som er kort gjennomgått i denne analysen vil bli nærmere gjort rede for i 5.3 hvor det er foretatt en drøfting omkring det som kom frem her.

## **5.3 Drøfting**

### **5.3.1 Introduksjon**

Med bakgrunn i den analysen som er gjennomført, har det blitt klart at det har vært ulike praksis og ulike vurderinger som har blitt gjort. Selv om hovedfokuset for denne oppgaven ikke har vært å se på den utviklingen og endringene som har skjedd, har det vært nødvendig å ha et blikk på dette for å forstå dagens praksis og bakgrunnen for den. Det er videre blitt foretatt en drøfting og analyse av hver enkelt problemstilling. Oppsummeringen kommer som en avslutning på dette kapitlet.

### **5.3.2 Hva er de juridiske prinsippene for erstatning ved endring av private avkjørsler til og fra offentlig veg?**

Den teoretiske delen av oppgaven gjør rede for de ulike lovhjemplene som kan anvendes, i tilfeller hvor det har blitt foretatt endringer i avkjørsler fra offentlig veg. Veglova § 41 tredje ledd er en spesialbestemmelse når det gjelder erstatning ved endring eller stenging av avkjørsler til og fra offentlig veg. Det vil si at for å kunne gi erstatning for tilfeller som faller inn under denne bestemmelsen, er det ikke nødvendig å koble opp mot andre bestemmelser. Bestemmelsen kan med andre ord gi erstatning på eget grunnlag.

Selv om det i veglova eksisterer en spesialbestemmelse i veglova § 41 tredje ledd, viser de analyser og registreringer som er gjort her at det ofte også er andre bestemmelser som blir vurdert i tilfeller hvor det blir gjort endringer i avkjørsel til og fra offentlig veg. De andre bestemmelsene er drøftet og gjort nærmere rede for i denne delen av oppgaven. Veglova § 41 tredje ledd legger til rette for at de nødvendige utgiftene som kommer som følge av endring i avkjørsel til eller fra den offentlige vegen, kan kreves erstattet.

Det kan være ulike tilfeller som er bakgrunnen for at det blir gjort endringer i avkjørsler. Det er en forutsetning at disse endringene er innenfor rammene over hva vegmyndigheten kan

gjøre etter veglova § 41 tredje ledd. Veglova § 41 tredje ledd første setning har en bestemmelse som sier følgende: «*naudsynte utgifter til flytting eller endring av lovlig avkjørsel kan det krevjast vederlag for*». I et tenkt tilfelle hvor en grunneier blir nødt til å tilpasse seg en ny situasjon, som følger av endring i avkjørsel, vil vegloven § 41 tredje ledd kunne anvendes. Dette er greit så lenge det tenkte tilfellet faller inn under ordlyden i veglova tredje ledd, men hva med i spesialtilfellene hvor det aktuelle tilfellet ikke direkte kan knyttes opp mot bestemmelsen i tredje ledd?

Selv om utgangspunktet er at endringer blir gjort av vegmyndighetene etter veglova § 41 første ledd, kan det kreves vederlag etter samme paragrafs tredje ledd. I tillegg vil det også kunne være nødvendig å vurdere andre lovhjemler. Den videre drøftingen er derfor omkring andre bestemmelser som kan komme til anvendelse i slike saker, og hvorvidt de kan anvendes på saker som her er gjenstand for drøfting.

I enkelte saker vil det kunne oppfattes slik at den endringen som er, eller skal bli gjennomført, kommer som følger av et ekspropriasjonsvedtak. Hvis dette er tilfelle, vil det være nødvendig å belyse nærmere om endringen virkelig kom som følge av ekspropriasjonsvedtaket. Det kan da vise seg at vedtaket egentlig kom på bakgrunn av den aktuelle planen som er blitt utarbeidet for området.

I de tilfeller hvor det blir vedtatt ekspropriasjon, er det sterke uenigheter mellom de involverte partene, noe som medfører at partene ikke er kommet til enighet. Det har da blitt en så fastlåst situasjon at den eneste muligheten for å komme videre i prosessen, er ved bruk av tvang, det vil si ekspropriasjon. Det er da som oftest praksis å ta med alle punktene for den aktuelle eiendommen, hvis det ikke er en klar enighet mellom partene. Da vil også avkjørselsspørsmålet kunne bli en del av ekspropriasjonsvedtaket, men vil som oftest bare inngå som en liten del. I slike tilfeller vil det være nødvendig å foreta en vurdering omkring årsakssammenheng. Denne vurderingen vil da bero på om det er sammenheng mellom inngrepet og ekspropriasjonsvedtaket. Det store spørsmålet vil da være om det var ekspropriasjonsvedtaket som ble vedtatt, eller reguleringsplanen, som var bakgrunnen for vedtaket, som førte til endringen i avkjørsel?

I Rt-1974-352 var det uenigheter om hvorvidt flyttingen av eksisterende avkjørsel kom som følger av at et ekspropriasjonsvedtak, eller ikke. Her kom overskjønnsretten fram til at det var trafikksikkerhet som var bakgrunnen for flyttingen, men dette var eier helt uenig i. Dette er et



typisk tilfelle hvor det da ble nødvendig å foreta en vurdering omkring årsakssammenhengen, og for å fastslå hva som var bakgrunnen for flyttingen av avkjørselen. I denne saken var det en jordbruksavkjørsel som ble stengt som følge av utbedringer på den offentlige vegen. Det kommer klart frem at det er blitt lagt til rette for at det skulle etableres ny avlingsveg, dette for å sikre fremkommeligheten til de berørte arealene. I tilfeller hvor det blir gjort utbedringer på den offentlige vegen vil det kunne føre til at hastigheten kan bli høyere, som igjen medfører et større behov for trafiksikkerhetstiltak. Aktuelle tiltak kan da være å redusere antallet avkjørsler, dvs. sanere en del avkjørsler til og fra den offentlige vegen. I Rt-1974-352 var det akkurat den vurderingen som ble lagt til grunn for at den aktuelle avkjørslene ble stengt, og måtte samlokaliseres med en annen eksisterende avkjørsel. I denne saken vil det derfor være naturlig å konkludere med at det ikke var ekspropriasjonsvedtaket som førte til stengingen. Dette medfører at det derfor heller ikke kreves erstatning med bakgrunn i en årsakssammenheng. Det viser seg at det å begrunne erstatning for endring i avkjørsel er særs vanskelig og derfor lar seg sjelden gjøre.

Selv om det er vanskelig å finne en årsakssammenheng mellom en eventuell avkjørselsendring og et ekspropriasjonsvedtak som kan gi grunnlag for erstatning, er det et behov for å se det i sammenheng med en tålegrensevurdering. Selv om en grunneier eller bruke ikke kan ta det som en selvfølge at det skal være en av og påkjøring akkurat hvor de ønsker, er det ikke slik at de skal behøve å tåle hva som helst. Uansett om det skal legges til rette for andre fartsgrenser eller midtdeler på en strekning, vil det ikke være rimelig at kjørestrekningen skal bli lengre enn nødvendig. Men hvor mye må de tåle? Er det slik at selv om avkjørselen blir flyttet litt og resulterer i en noe lengre kjørestrekning enn tidligere, automatisk utløser et erstatnings ansvar. Hvis det er slik at det er grunnlag for erstatning her, er det på grunn av at de ulemper som er kommet med endringen er så store at det går utover det de berørte partene sin tålegrense.

Det har til nå i dette kapitlet blitt foretatt drøftinger omkring veglova § 41, og erstatning med bakgrunn i en årsakssammenheng. Nå videre blir det gått nærmere inn på Grunnloven § 105, og en analogibetraktning etter denne.

Grunnloven § 105 er lovhjemmelen som er ment å sikre de grunneiere som avgir grunn til det offentlige «full erstatning», som loven sier. Det må da vurderes om det i de tilfeller hvor avkjørsel blir flyttet eller endret, er riktig å definere dette som avgivelse av eiendom til det offentlige. Utstrekning av grunnervet vil variere med omfanget av den endringen som

finner sted. I de tilfeller hvor avkjørselen blir flyttet til et annet sted på eiendommen, vil tapet av grunn bli noe større. Dette fordi at det i de aller fleste tilfeller vil være nødvendig å anlegge en ny avkjørselsveg i tillegg. For at man skal kunne anlegge en avkjørsel må den være lovlig, ved at de nødvendige tillatelsene må være gitt fra den aktuelle vegmyndigheten. I de tilfeller hvor det er inngrep i en ulovlig etablert avkjørsel, vil det være innenfor vegmyndighetenes myndighet å stenge avkjørselen inntil det eventuelt foreligger en lovlig avkjørsel.

Når vegmyndigheten beslutter at det skal gjøres endringer som at avkjørselen skal flyttes eller stenges, gjøres det med hjemmel i veglova § 41 første ledd. Det vil da være naturlig å definere det som avgivelse av grunn til det offentlige, eller at forutsetningene for den gitte avkjørselstillatelsen er endret. Dette er noe som eier og bruker bare er nødt til å akseptere.

Spørsmålet blir om den berørte eiendommen gir fra seg grunn til det offentlige, eller om det bare er slik at det er forutsetningene i den gitte avkjørselstillatelsene som er endret.

Det vil være riktig å si at en avkjørsel til og fra den offentlige vegen, ikke er noe man kan kreve lokalisert hvor man selv måtte ønske. Den må tilpasses til de rådende forholdene på vegstrekningen hvor den skal anlegges, og da er spesielt hensynet til trafiksikkerhet viktig. De tilfeller hvor Grunnloven § 105 kan komme til anvendelse i slike saker som her blir omtalt, er når det er ekspropriasjon som er bakgrunnen for inngrepet. Det må være inngrep i en særrett eller grunn. Med dette følger det en del usikkerhetsmomenter, som også har vært oppe til behandling i blant annet Rt-1967-1365 (Martinsen saken) hvor følgende ble sagt om de påførte ulempene «[...] ikke er andre eller større enn de i utviklingens medfør måtte regne med å finne seg i». Det var i dette tilfellet spørsmål om bekostning av adkomst til eiendommen, samt vedlikehold og brøyting. Det betyr likevel ikke at dette ikke kan ses i sammenheng med andre tilfeller som omhandler avkjørsel.

Sett opp mot den utviklingen som skjer og hva det er meningen en person skal måtte finne seg i, er det god grunn for å konkludere med at det skal mye til for at Grunnloven § 105 kommer til anvendelse i slike saker. I de saker hvor man ser en tydelig sammenheng mellom ekspropriasjonen og inngrepet, og det ikke er snakk om en rådighetsbegrensing, vil man kunne konkludere annerledes. Hvis det blir gjort en veldig omfattende rådighetsbegrensing vil det kunne være tilfeller hvor en analogi etter Grunnloven § 105 kan anvendes som erstatningsgrunnlag, slik det kommer frem av loven.

Konklusjonen vil her være at det er spesialbestemmelsen i veglova § 41 tredje ledd som er utgangspunktet for erstatning, når det blir gjort endringer i den avkjørselen man har til den offentlige vegen. Dette henger også sammen med at lov hjemmelen for at vegmyndighetene har mulighet til å gjøre endringer, jfr. veglova § 41 første ledd. Selv om det er slik så skal man ikke avskrive grunnloven § 105 helt, men for at den skal kunne komme til anvendelse er det strenge kriterier. Disse kriteriene er veldig strenge og det er særs sjelden at de blir oppfylt i slike saker. Så i saker som der her er snakk om er det veglova § 41 tredje ledd som erstatningsbestemmelsen som anvendes for de ulemper og skader som måtte komme av endringen.

### 5.3.3 Hvor langt strekker erstatningsansvaret seg utover selve avkjørselen og avkjørselsvegen, og hva kan kreves erstattet?

Når det blir foretatt endringer i avkjørsler fra offentlig veg, er det ofte andre objekter på eiendommen som blir påvirket. Det vil si at det gjerne kan skilles mellom indirekte og direkte utgifter, som en følge av endringen i avkjørsel. Med direkte utgifter menes de utgiftene som direkte kan knyttes opp mot selve avkjørslene og avkjørselsvegen. Indirekte utgifter er derimot de utgiftene som følger med at det kan bli nødvendig med endringer i objekter på eiendommen. Aktuelle objekter kan for eksempel være hager, garasjer, gjerder, hus eller lignende. Det kan også være slik at eiendommen får en utforming som gjør at det blir vanskelig å anvende eiendommen på samme måte som før inngrepet ble gjennomført.

I slike tilfeller vil det være nødvendig å få en klarhet i hva som faller inn under erstatningsbestemmelsen i veglova § 41 tredje ledd. Som det er gjort rede for i forbindelse med veglova § 41 tredje ledd tidligere i oppgaven under kapittel 3.5 så er det «*naudsynte utgifter*» som kan kreves erstattet slik loven er formulert på dette punktet. Det er videre foretatt drøftinger omkring hva loven legger i «*naudsynte utgifter*».

I kapittel fire ble Rt-1988-51 og Rt-1996-727 presentert. Disse to sakene er eksempel på saker hvor det ikke ble gitt erstatning for endringer inne på selve eiendommen. Begge disse avgjørelsene ble avsagt før den siste endringen i veglova § 41 tredje ledd. I Rt-1988-51 var det slik at det var en del planter som måtte omplantes og gjerdestolper som måtte flyttes, i tillegg til at den eksisterende garasjen ble ubrukelig. Siden avkjørselsvegen ble flyttet, var det også et ønske om at den gamle vegen skulle bli opparbeidet til hage. Alle disse punktene ble det i denne saken krevd erstatning for, men ingen krav ble innfridd. Noe av begrunnelsen som

ble gjort i Rt-1988-51 side 55 lyder som følger «*lovteksten gir etter en naturlig lese måte ingen indikasjon på at det her skulle kunne kreves erstatning for tilpasninger inne på eiendommen til den nye situasjonen [...]*». På dette tidspunktet var formuleringen i veglova § 41 tredje ledd slik «*[...] kan det krevjast vederlag for så langt det er rimeleg*».

I Rt-1996-727 var endringene i avkjørsler begrunnet i trafikksikkerheten. Endringen førte til at garasjer på de berørte eiendommene ble ubrukelige til sitt formål. I denne saken kom de til at på sentrale punkter var denne saken ganske lik «Klara Sandvik» saken, og at det derfor ikke kunne kreves erstatning for de aktuelle punktene i denne saken heller.

Med disse to avgjørelsene som grunnlag vil det si at hvis den nye tilstanden på eiendommen fører til at eiendommen ikke kunne anvendes som tidligere, var de nødt til å bruke egne ressurser og penger for å bedre resultatet. Selv om det ble opparbeidet nye vegger frem til eiendommene er disse lokalisert på andre steder, noe som fører til at de økonomiske verdiene som ligger i objekter på eiendommen vil bli ubrukelige. En slik tolkning fører til at det økonomiske tapet som kommer av endringen blir ganske stort, siden det allerede er lagt ned arbeid og ressurser for å opparbeide eiendommen slik den var før inngrepet fant sted. Er det riktig at grunneier skal bli påført disse ulempene når vegmyndigheten beslutter at avkjørsel skal endres eller stenges og flyttes?

Slik det er forstått ovenfor var det greit, ut i fra tolkningen av loven, at grunneier ble påført slike ulemper og utgifter. Hvis man tenker seg at det er lagt ned ressurser og penger i opparbeidelse av tomten slik man ønsker med det som man ønsker skal være der, og en garasje som kan anvendes til det den er ment. Så kommer vegmyndigheten med en endring som gjør deler av de objektene som befinner seg på eiendommen ikke kan brukes eller mister den funksjonen de var ment å oppfylle. Dette la formuleringen i den tidligere veglova § 41 tredje ledd opp til.

Etter disse avgjørelsene ble avsagt, er loven endret slik at det ikke skal være så stor usikkerhet omkring hva som skal dekkes av utgifter som følger av endringer i avkjørsel. Slik loven tolkes i dag, legger den opp til at hvis det er en garasje på eiendommen som blir ubrukelig, skal det legges til rett for at den fortsatt kan brukes som for eksempel flytting av garasjeporten så man kan kjøre inn med bilen.

### 5.3.4 Hvordan håndteres endring av avkjørsler fra offentlig veg i praksis?

Det er ikke slik at det i alle tilfeller hvor det blir gjort endringer i lovlige avkjørsler fra den offentlige vegen, at det blir behandlet i rettssystemet. Det har derfor vært aktuelt å undersøke hvordan slike spørsmål håndteres i praksis. For å komme frem til svar på dette området ble det gjennomført intervju med ansatte i Statens vegvesen. Oppsummering fra møtet er tatt med som vedlegg til denne oppgaven. Det må presiseres at det var kun ansatte i vegvesenets Region Midt som ble intervjuet, så det tas forbehold om at praksisen ikke er representativ for hele landet. Regionen omfatter imidlertid både storbyen Trondheim, flere småbyer både i Trøndelagsfylkene og Møre- og Romsdal, i tillegg til store områder med spredt bebyggelse, og anses derfor som et lite Norge i miniatyr og bør gi en god pekepinn på hvordan praksisen håndteres. Dette i tillegg til at vegdirektoratet arbeider mot regionene, for å oppnå mest mulig felles praksis for hele landet. Målet med dette var å forsøke å finne et svar på hvordan praksisen er på dette området. Hvordan håndteres de tilfeller hvor det bygges midtdele og mange bolig- og driftsavkjørsler blir sanert og samlokalisert?

Målet for intervjuet var å forsøke å finne svar på hva som ble erstattet i slike saker, og forsøke å se om det var store variasjoner i praksisen. Av intervju kommer det frem at usikkerhetene ikke er veldig store, rundt hvordan slike saker skal håndteres. Det er følgelig ganske lik praktisering blant de som ble intervjuet. Det er klart at de utgiftene som kommer som følge av endringen blir betalt av Statens vegvesen, men bare til en viss grad.

I de tilfeller hvor avkjørsel blir flyttet og det må etableres ny avkjørselsveg i tillegg, så dekker vegvesenet de utgifter som måtte komme som følge av dette. Det finnes selvsagt noen få unntak, men de er ikke berørt nærmere her. I tilfeller hvor den nye avkjørselsvegen blir lagt på et annet sted på eiendommen og ny grunn går med for å få den etablert, erstatter ikke vegvesenet dette arealet. De setter nemlig ned som en forutsetning at grunneier stiller med arealet hvis de legger til rette for ny avkjørsel og opparbeider ny avkjørselsveg. De dekker imidlertid utgifter med nødvendige endringer på garasjer og lignede for å tilpasse den nye situasjonen.

Ovenfor viser det at den praksis som Statens vegvesen har i slike saker, i stor grad belyser den tolkningen som er gjort i rettssystemet, og det virker som det er stor enighet i hvordan slike saker skal håndteres. Ut fra de studier og analyser som er gjort, viser det at saker som det her er snakk om ikke er veldig mye behandlet i rettssystemet de siste årene. I den forbindelse kan

det stilles spørsmål om vegvesenet strekker seg litt lengre en nødvendig for å komme til en enighet i slike saker. Det kan også være slik at slike saker er så godt behandlet i rettssystemet at det ikke er rom for å stille spørsmål ved erstatningen, og hva som skal erstattes i slike saker.

Konklusjonen vil være at slik endring i avkjørsler nå blir håndtert i praksis indikerer det at etter siste lovendring hvor «*naudsynte utgifter*» kom inn som formulering i veglova § 41 tredje ledd, har gitt rom for en videre tolkning enn tidligere.

### **5.3.5 Hvorfor er det aktuelt å se på stenging av planoverganger i sammenheng med endringer i avkjørsler?**

Selv om planoverganger ikke er direkte knyttet opp mot endring av lovlige avkjørsler, har noe av rettspraksisen den siste tiden omhandlet nettopp dette temaet. To av disse avgjørelsene har det blitt gjort rede for i kapittel fire. Det var Rt-2014-560 og Rt-2003-1730 hvor det ikke var stenging av avkjørsler som var temaet, men derimot stenging av eldre planoverganger for å øke sikkerheten langs jernbanen. Grunnen til at dette vil kunne være aktuelt sammen med endring av avkjørsler, er fordi det er mange likhetstrekk når det gjelder begrunnelsen for stengingen. Det er her gjort kort rede for ulike synspunkter, men siden dette ikke er veldig mye diskutert tidligere i oppgaven er det ikke naturlig å foreta en omfattende drøfting.

Avlingsveger som krysser planoverganger munner ofte ut i en avkjørsel til en offentlig veg. Det er her fokus på de avlingsavkjørslene som krysser planovergang, for så ende opp på en offentlig veg. Det er imidlertid mange andre avlingsveger som også munner ut i offentlig veg. Utgangspunktet er hvilke begrunnelse som legges til grunn for at stengingen som blir gjort. I tilfeller hvor det er avkjørsler som blir stengt, er det i de aller fleste tilfeller trafikksikkerhet som er bakgrunnen. Dette gjelder også når det er planoverganger som blir stengt. Disse likhetstrekkene fører til at det er noe av de samme problemstillingene som oppstår i de ulike situasjonene. I tilfeller hvor planoverganger blir stengt, vil den berørte gårdbrukeren kunne få mer enn dobbelt så lang kjøreveg til deler av sin eiendom enn han hadde før stengingen ble gjort. I avgjørelsene ovenfor ble likestilt med endring eller stenging av avkjørsel, men er det riktig?

Samfunnet slik som det er i dag er i stadig utvikling, noe som fører til at ting skal gå fortere og målet er å komme seg raskest mulig fra et sted til et annet, og med minst mulig hindringer underveis. Noe av det samme tenkes det på når det etableres veger også, og når fartsgrensene

på vegen økes er det nødvendig å redusere antall kryssinger og avkjørsler. For at man skal få ned antall ulykker er det nødvendig å få ned antallet uoversiktlige planoverganger, og det er gjerne det som er begrunnelsen for at de velger å stenge de gamle planovergangene. De gamle planovergangene har gjerne ikke noen form for belysning eller bommer som kan være med på å varsle når det er et tog på veg.

Bakgrunnen for at det har blitt sett litt på dette temaet i forbindelse med denne oppgaven om avkjørsler, er med bakgrunn i at det er mye de samme utfordringene innenfor begge områder. Det er også noen relativt ferske avgjørelser som er avsagt i høyesterett omkring akkurat dette.

Det er også tilfeller hvor man stenger en avkjørsel hvor den aktuelle avkjørselsvegen krysser en planovergang, vil det med tanke på samfunnssikkerhet være en løsning og stenge begge. Siden fokuset er sikkerhet, er det kanskje nødvendig å ta tak i begge områder slik at det blir en større helhet i samfunnssikkerheten. Er det riktig at disse to tilfellene faller inn under samme behandling i rettssystemet, eller skulle de vært behandlet som to ulike saker. Det er mange av de samme problemstillingene som det har blitt gjort rede for ovenfor. Spørsmålet om erstatning i slike tilfeller vil være et omfattende arbeid å sette seg inn i, siden slike tiltak gjerne vil føre til lengre avstander for bonden å kjøre for å komme seg til de berørte arealene. Selv om kjøreavstandene er lengre vil det være en vurdering omkring hva de må finne seg i, med tanke på den utviklingen som skjer i samfunnet. Det er som med avkjørsler, at man kan vel ikke forvente at det skal være mulig å krysse hvor man selv måtte ønske. Den kryssingsretten som er gitt er i form av en tillatelse, må endres i tråd med samfunnsutviklingen. Så ut ifra disse drøftingene vurderes det til å være riktig å ta dette opp som et tema likestilt med stenging av avkjørsler.

Konklusjonen er at det er mange like utfordringer når det kommer til stenging av planoverganger. Med det tenkes det på utfordringer omkring hva som skal erstattes, og hva som var bakgrunnen for at planovergangen ble stengt i førte omgang.

## 5.4 Oppsummering

I dette kapitlet har det blitt gjort en ganske kort analyse først, siden det var viktigere å få frem synspunktene i drøftingen. Når det kom til drøftingen har hovedtemaet for oppgaven vært endring av avkjørsel til og fra offentlig veg. Dette ble drøftet i den første problemstillingen, som også er oppgavens hovedproblemstilling. Drøftingen viser at det er ganske stor enighet mellom vegmyndigheten og rettssystemet, noe som kanskje er grunnen til

at det ikke flere skjønn på dette området. I siste kapittel av oppgaven er mine avsluttende refleksjonene omkring oppgaven presentert.



## Kapittel 6 Avsluttende refleksjoner

I dette siste kapittelet av oppgaven har jeg gjort rede for det arbeidet som er gjort, og utfordringer som har kommet underveis i arbeidet. Det også rede for hva som kunne vært gjort annerledes for å styrke arbeidet. Avslutningsvis vil det være en kort vurdering av materialet som er brukt i oppgaven, og hvorvidt det var tilstrekkelig eller om det skulle vært supplert med mer materiale.

Når jeg startet med dette arbeidet antok jeg at det var et tema som det var mer rettspraksis for enn hva som var tilfelle. Dette ble en utfordring når det kom til gjennomføring av oppgaven, og det ble begrenset data å jobbe videre med. Dette gjorde at analysen og drøftingen ble basert på et begrenset datamateriale. Med bakgrunn i dette, var det nødvendig å trekke inn skjønn som var avsagt før den siste lovendringen. Dette fordi disse skjønnene var med på å belyse den tolkningen som blir gjort. Selv om det ble nødvendig, tror jeg det har vært med på å styrke innholdet i oppgaven. Dette fordi det gir en forståelse av bakgrunnen for den tolkningen som blir gjort i senere tid.

Siden det var vanskelig å finne skjønn som var avsagt de siste årene, sitter jeg igjen med inntrykk av at det er godt behandlet i rettssystemet. Med det tenker jeg på at siden det ikke er mye behandlet de siste årene, får jeg inntrykk av at det er enighet mellom den praksisen som blir gjort på området og den tolkningen som er gjort i ulike skjønn opp gjennom årene. Det kan stilles spørsmål ved om vegmyndigheten strekker seg lengre enn nødvendig for å komme til minnelige løsninger, men det blir bare spekulasjoner.

Denne oppgaven er kanskje litt begrenset på enkelte områder, og det skulle kanskje vært valgt en annen tilnærming til temaet. Det å fokusere på hva de juridiske prinsippene for erstatning for endring i avkjørsel til og fra offentlig veg, var kanskje en litt for snever vinkling. Dette er noe jeg tenker i ettertid, men føler likevel at oppgaven belyser det valgte temaet på en god måte.

### 6.1 Vurdering av materialet

I forbindelse med de undersøkelser som er gjennomført i denne oppgaven, har veldig mye av tiden gått med til å lese skjønn og forarbeider. Rettsavgjørelsene har vært av varierende kvalitet, noe som rett og slett har gjort det utfordrende å forstå hva som menes. I noen tilfeller har jeg rett og slett ikke klart å ferdig tolke avgjørelsene, og har derfor i disse tilfellene tatt

utgangspunkt i min forståelse av det som er skrevet. Det er begrenset med materiale som denne oppgaven er bygget på, noe som kan være med på å svekke de konklusjoner som er trukket i denne oppgaven.

Det materialet som er samlet inn, er stort sett av god kvalitet og belyser godt hvordan tolkningen av veglova § 41 tredje ledd er i skjønnsretten. Det som kanskje trekker litt ned at det den mengden data og materialet som er lagt til grunn er litt for begrenset, og derfor vanskelig å basere all analysen og tolkningen på.

## KILDER

### **Bøker**

Arnulf, O. & Gauer, E. (1998) *Vegloven med kommentarer, 3. utg.* Oslo, Kommuneforlaget. (Arnulf & Gauer, 1998, s. 177).

Falkanger, T. & Falkanger, A. T. (2007) *Tingsrett, 6 utg.* Oslo, Universitetsforlaget.

Tjora, A. (2013) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis. 2.utg.* Oslo, Gyldendal norske forlag.

Stordrange, B & Lyngholt O, C (2000) *Ekspropriasjonerstatningsloven, Kommentarutgave, 3. utgave.* Oslo, Universitetsforlaget.

Silverman, D. (2011) *Interpreting qualitative data, 4th edition.* London, SAGE Publications Ltd.

Boe, E. (2010) *Grunnleggende juridisk metode – en introduksjon til rett og rettstenking, 2. utgave.* Oslo, Universitetsforlaget.

Monsen, E. (2012) *Innføring i juridisk metode og oppgaveteknikk.* Os, Cappelen Damm AS.

Innjord, F, A. (2010) *Plan- og bygningsloven med kommentarer.* Oslo, Gyldendal Norsk Forlag AS.

### **Lover**

Veglova. (1963) *Lov om vegar (Veglova), 21. juni 1963 nr. 23.*

Forvaltningsloven. (1967) *Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (Forvaltningsloven) 10. februar 1967.*

Plan- og bygningsloven (2008) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) 27. juni 2008.*

Ekspropriasjonerstatningslova (1984) *Lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom (ekspropriasjonerstatningslova) 6. april 1984.*

Grunnloven (1814) *Kongen Norges Grunnlov 17. mai 1814*

Grannelova (1961) *Lov om rettshøve mellom grannar (grannelova) 16. juni 1961.*

Servituttlova (1968) *Lov um særlege råderettar over framand eiendom (servituttlova) 29. november 1968.*

### **Stortingsmeldinger og proposisjoner**

Samferdselsdepartementet. (1962) *Om ny veglov.* Ot.prp.nr. 53 (1961-1962) Utgiversted: Oslo

Samferdselsdepartementet (1979) *Om lov om endringer i veglov 21. juni 1963 nr. 23*

Ot.prp.nr.49 (1978-1979) Utgiversted: Oslo

### ***Rettsavgjørelser***

Rt 1974 s. 352 (Forbrigd saken)

Rt 1983 s.1290 (Bendiksen saken)

Rt 1988 s.51 (Klara Sandvik saken)

Rt 1982 s. 1601 (Fina saken)

Rt 1996 s. 727

Rt 1988 s. 51

Rt 2003 s. 1730 (Kongsberg saken)

Rt 2014 s. 560

Rt-1967-1365 (Martinsen saken)

### ***Forskrifter***

Forskrift om avkjørsel til riksveg. (1982) *Forskrift om retningslinjer for behandling av avkjørselsaker for riksveg, jfr. veglova §§ 40 og 41.* Fastsatt ved kgl. res. 26. februar 1982 nr. 3791 med hjemmel i lov 21. juni 1963 om vegar.

## VEDLEGG

### Vedlegg 1

#### *Referat*

Dato: .27.05.2015  
Tid: 12:00 – 14:00  
Referent: Johanne Kolås Helberg

### **Masteroppgave NMBU 2015 – Johanne Kolås Helberg**

**Sted:** Steinkjer - Statens Hus, møterom «Ressursen»  
**Møteleder:** Johanne Kolås Helberg  
**Til stede:** 4 grunnerververe fra Eiendomsseksjonen, Statens vegvesen – region midt.  
**Forfall:**  
**Kopi til:**

---

#### **Bakgrunnen for møtet**

Diskusjonstemaet for møtet var: *Hvordan gjennomføres saker hvor det skjer endringer i avkjørsler og avkjørselsveier i praksis?*

#### **Oppsummering fra diskusjonen på møtet**

Dette er ikke et fullstendig referat fra møtet, men en oppsummering fra diskusjonen.

#### *Boligeiendommer*

Tiltak vegvesenet gjennomfører:

- Bygger ny avkjørsel
- Tilpasser bygg til den nye veg situasjonen – dvs. snur garasjer osv.

I tilfeller hvor endringen fører til at adkomsten kommer på motsatt side av eiendommen i forhold til hvordan situasjonen har vært tidligere, dekker vegvesenet noen av kostandene som medfølger. I slike tilfeller dekker vegvesenet de kostnadene som kommer med opparbeidelse med ny avkjørsel, men grunneier er selv nødt til å stille med de nødvendige

---

arealene. Slike tilfeller vil også kunne føre til at garasjer ikke får den samme funksjonen, og da dekker vegvesenet kostnadene med å stenge eksisterende garasjeport og legge til rette for en ny i tilknytting til den nye avkjørselen.

Det blir heller ikke gitt erstatning utover etablering og enkelte tiltak som følger med avkjørselsendringer. Selv om vegen frem til boligeiendommen blir lengre, fører ikke dette til at man får erstattet de kostnadene som kommer med drift og vedlikehold av en lengre veg enn den man hadde tidligere. Dette kan føre til ekstra vanskeligheter for vegvesenet er i de tilfeller hvor det er eldre grunneiere som er dårlig til beins, og det blir gjort store endringer ved at adkomsten har blitt ganske mye lengre. Her vil det kunne være slik de ikke ser seg råd for det ekstra arbeidet som følger av lengre adkomst, som snøbrøyting og mer vedlikehold.

I møtet kom det også frem at i de tilfeller hvor flere avkjørsler ble samlet til en får den grunneieren som får adkomstvegen over seg erstatning for arealet, siden flere bruker vegen. Det vil ikke si at grunneier får erstatning hvis det blir etablert avkjørselsveg kun til den berørte grunneier sin eiendom.

Det blir gjort unntak i enkelte tilfeller, men inntrykket er at det er det som kommer fram ovenfor som er hovedregelen i region midt.

#### *Næringseiendommer*

Næringseiendommer vil også kunne bli påvirket av endringer i avkjørsler. I de tilfellene har ikke vegvesenet erstatningsansvar for omsetningen som går tapt ved omlegging av offentlig veg. Her ble Hjulet kafé og restaurant på gamle Mosseveien ved Gjersjøen i Akershus nevnt som eksempel, og tydeligvis den som blir lagt til grunn i slike saker. Kaféen ble liggende vanskelig tilgjengelig langt fra ny europaveg.

#### *Landbrukseiendommer*

Noen av det som er mye omdiskutert i vegvesenet når det gjelder erstatningssaker, er i tilfeller hvor det blir forlenget driftsveger i landbruket eller det som også blir kalt avlingsveger. I slike saker blir det mye diskutert hva som er årsaken til endring, og det er det som er viktig å avklare i slike saker. I region midt kommer det frem at samfunnsutviklingen er viktige stikkord i slike saker. Selv om det ikke skjer store

---

endringer vil etablering av midtdeler føre til at vegen ikke kan krysses slik som den har blitt gjort tidligere, og gårdbrukeren blir i enkelte tilfeller nødt til å kjøre mye lengre enn tidligere. Her kommer ofte tålegrense og særulempe inn som argumenter fra advokater sin side. Det ble vist til en sak fra 2008 der grunneieren ikke fikk noe erstatning.

#### *Tiltak som ikke gir grunnlag for erstatning*

I enkelte saker kan det også være tilfellet at det ikke direkte blir foretatt endringer i avkjørsler når det blir foretatt omlegginger. Det kan være slik at avkjørselen til den/de aktuelle eiendommen er ganske vid og bred, og det blir derfor foretatt innsnevring i avkjørslene. Dette er ikke noe som det kan kreves erstatning for, siden det ikke går utover eiendommen på andre måter enn at det blir klarere anvist hvor av og på kjøring til eiendommen fra offentlig veg skal skje.

#### *Skjønnsaker*

Når det gjelder bakgrunnen for at det er relativt få skjønnsaker de siste årene som omhandler boligeiendommer, ble det drøftet ulike årsaker. Det ble enighet om at de aller fleste sakene blir løst i minnelighet. I de tilfeller hvor slike saker havner i skjønnsretten kan bakgrunnen være at det er uenighet mellom de involverte partene, om hva som skal til for å holdes skadesløs. Det kan være slik at grunneier mener at han/hun har krav på langt mer enn det de blir tilbudt av vegvesenet i den aktuelle saken. Det er med andre ord forskjell på hva SVV og grunneier mener i slike saker. Noe som kanskje kan være bakgrunnen for at saker havner i skjønnsretten.



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
67 23 00 00  
[www.nmbu.no](http://www.nmbu.no)