



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2018 30 stp.**

Fakultetet for landskap og samfunn  
Hovedveileder – Steinar Taubøll

## **Privat veibygging – hvilket lovverk er gjeldende?**

Private roadbuilding – which legal system is operative?

**Håkon Flesvig**

Eiendomsutvikling  
Institutt for eiendom og juss



## **Forord**

Denne oppgaven er skrevet i forbindelse med 30 stp. avsluttende masteroppgave ved institutt for eiendom og juss, ved NMBU – Norges miljø og biovitenskapelige universitet, våren 2018. Denne oppgaven avslutter graden master i Eiendomsutvikling.

Undertegnede ønsker å takke samtlige bidragsytere i tilknytning til oppgaven, og vil spesielt rette en takk til Steinar Taubøll som veileder for mange gode innspill og faglige diskusjoner. Jeg er også takknemlig for lange og gode samtaler med leder for avdeling skogbruk, Jon Sigurd Leine hos Fylkesmannen i Oppland, skogbruksrådgiver i Midt-Gudbrandsdalen landbrukskontor, Anne Aulie og Statens vegvesen region Øst ved Rune Smidesang, i tilknytning deres praktiske erfaringer og utfordringer med gjeldende lovverk. Listen er på ingen måte uttømmende.

Ås, mai 2018

Håkon Flesvig

## Sammendrag

Denne oppgaven har som formål å kartlegge likheter og ulikheter i lovverket, i tilknytning til bygging og utbedring av veier, avhengig av om veien er definert som landbruksvei, etter *Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier*, eller som søknadspliktig tiltak etter *plan og bygningsloven § 20-1, andre ledd k) og l)*. Oppgaven vil ha spesielt fokus rettet mot ansvar og plikter i tilknytning til naturfare, slik som eksempelvis flomproblematikk i et nedbørsfelt og utfordringer i tilknytning til dette oppstrøms og skader nedstrøms i mindre bekkedrag.

### Dagens situasjon

Som følge av endringer i klima, har, - og kommer nedbøren i Norge til å øke totalt sett, og nedbøren kommer mer konsentrert i kortere tidsperioder. Dette fører til at vannføringen i enkelte bekkedrag øker betydelig i enkelte områder. I perioder med ekstremnedbør med hele 20-40% de neste 50 – 100 årene<sup>1</sup>. Størrelsen på nedbørsfeltet og det aktuelle områdets geologiske permeabilitet og helling, har stor betydning for hvor fort denne økningen skjer. Generelt kan en for mindre bekkedrag hevde at endringene i vannføringen skjer relativt fort, etter at nedbøren tar til. Dette gjør det utfordrende å gjøre akutte tiltak for den økte vannføringen, noe som på kort tid kan føre til flomskader.

I de siste 100 år er det gjort vesentlig større og mindre terrenginngrep i Norges land. Samferdselsanlegg er bygd ut og endret en rekke ganger. Utnyttelsen og måten en avvirker primærressurser på, har også endret seg betydelig, siden landbrukstraktorens inntog i gårds- og skogslandbruket. Den stadige utviklingen med gjennomgående stadig større maskiner i både landbruket og skogbruket, har resultert i at det har blitt etablert et betydelig antall driftsveier av større og mindre omfang i hele landet. Det samme gjelder for utviklingen av veier for nye hyttefelt og endringer i bosetning.

Summen av disse ovennevnte utfordringer gjør det krevende for en kommune å fatte riktig vedtak i alle enkeltvedtak. Kommunens ansvar for ivaretagelse av samfunnssikkerhet strekker seg i utgangspunktet langt. Det er ofte mange utfordringer og interesser i den enkelte sak. Politikk og lokalpolitiske interesser skal ivaretas. I tillegg skal den enkelte saksbehandler inneha den tekniske og juridiske kompetansen som kreves for å treffe rett vedtak. Det sier seg nesten selv, at dette kan være utfordrende i en hektisk hverdag, spesielt i mindre

---

<sup>1</sup> NVE (2014) *Flaum – og skredfare i arealplanar* s.14

kommuner med begrensede ressurser både faglig og tidsmessig. Feil vedtak kan i verste fall føre til fare for liv og helse hos den enkelte innbygger, og kan føre til betydelig materielle skader. Dette kan sekundært føre til erstatningsansvar hos kommunen, dersom det viser seg at det er gjort saksbehandlingsfeil i vedtaket.

Ulike lovverk og etater for saksbehandling av tiltak, avhengig av hva en vei er definert som, kan skape gråsoner for ansvar og plikter for både tiltakshaver og forvaltning.

Skadeerstatningsloven § 2-1 stiller krav om at saksbehandlingen skal utføres på en aktsom måte. Det er derfor sentralt å klarlegge hvilke juridiske krav til utredning forvaltningen kan kreve av tiltakshaver, ut i fra to ulike lovverk.

Oppgaven vil først ta for seg hvordan utviklingen av veinett har utviklet seg de siste 100 år, for siden belyse dagens situasjon. Videre redegjøres det for aktuelle parter og interessenter i veitiltak, før gjeldene juss drøftes, og avsluttes med klarlegging av forholdet mellom gjeldende rett og praktiske utfordringer, som saksbehandlerne møter i hverdagen.

## **Abstract**

The purpose of this essay is to make a survey of similarities and differences in the legal system -concerning the building and renovation of roads-depending on if the road is classified as an agricultural road according to the current regulations and the approval of agricultural roads, or as necessary steps that must be taken, based on application dealing with Plan and Building Act, § 20-1, second part k) and l). This essay has a special focus on responsibility and obligations concerning possible dangers in nature, such as problems of flood in areas of heavy rain and big snowfalls in winter- and also challenges upstream and damages downstream in small waterways.

### **The situation today**

As a result of climatic changes, the amount of snow and rain in Norway has increased, and this is going to continue totally seen, and we have to expect heavier rainfalls concentrated in shorter periods. This leads to increasing waterflow in streams in given areas, in extreme periods we talk about an increase of 20 – 40 % for the next 50 - 100 years. The extent of the draining basin and the geological permeability and slope decide how quickly things will happen. When we speak generally about smaller streams we can see that the changes in the waterflow take place relatively short after the heavy rainfall. It is not easy to take the right steps in an acute situation of sudden increasing waterflow, with big damages may be the result.

During the last 100 years the terrain of our country has gone through many small and also big changes due to different human activities. Transport and communications have been developed and also changed many times over the years. The exploitation and ways of production in primary industry have changed a lot since the tractor entered the agriculture and the forests. The steady development towards bigger and bigger machines in agriculture and the production in the woods has lead to the construction of a big number of service roads throughout the country. We can see the same development regarding roads to the new cabin areas and in settlements.

The number of claims mentioned above is a challenge to a local authority when it comes to taking the right steps in all individual and administrative decisions. Local authorities have responsibility concerning the security of a society in many ways. Every single case has its own challenge. Politics in general and local political interests must be taken care of. Further

more every executive officer should have the technical and legal competence that is needed to reach a correct decision. It is obvious that this is problematic in the everyday life in a little municipality disposing only limited technical recourses and time. A wrong decision may in the worst-case lead to dangerous situations for the local inhabitants and there is also material damage included. Further on this can result in a compensation responsibility for the local authorities if the decisions aren't according to the law.

Different legal systems and departments for handling cases including the definition of a road may cause a grey area when it comes to responsibility and obligation speaking about the developer and governmental administration. The Law of compensation for damages §2-1 claims that the law proceedings must be carried on in a cautious way. It is therefore a central point to make clear which judicial claims regarding a given case the authorities can ask from a developer --dealing with two different legal systems.

This essay will first of all deal with how the road system has been developed through the last 100 years. Secondly the situation today will be analysed. Further on actual partners and local people engaged in roadbuilding will be accounted for- including a discussion of current law - and eventually dealing with the relationship between the prevailing law and the practical problems executive officers have to deal with in their daily life.

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Innledning og valg av metode .....</b>	<b>1</b>
1.1	Utviklingen av dagens situasjon .....	1
1.2	Praktiske utfordringer .....	2
1.3	Problemstilling.....	6
1.4	Avgrensning av oppgaven .....	8
1.5	Metode .....	9
<b>2</b>	<b>Aktørene i tilknytning til vassdrag og flom .....</b>	<b>11</b>
2.1	Innledning .....	11
2.2	Tiltakshaver .....	11
2.3	Kommunen .....	13
2.4	NVE – Norges vassdrag og energidirektorat .....	14
2.5	Forsikringselskap .....	14
2.6	Statens naturskadeordning .....	16
2.7	Fylkesmannen .....	17
<b>3</b>	<b>Regulerende lover og forskrifter for bygging av private veier .....</b>	<b>18</b>
3.1	Innledning .....	18
3.2	Grannelova – Grunneiers plikter ovenfor naboeiendom .....	18
3.3	Vannressursloven.....	19
3.4	Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier.....	20
3.4.1	Grenseskille mellom pbl og landbruksveiforskriften. ....	21
3.4.2	Virkeområde.....	21
3.4.3	Historiske endringer av lovverk .....	22
3.4.4	Forskriftens hensyn til naturfarer .....	23
3.4.5	Bruk av planleggerkompetanse .....	24
3.4.6	Tiltak unntatt for søknadsplikt .....	25
3.4.7	Bestemmelsene i pbl § 29-5 og § 29-7 .....	25
3.5	Bygging av vei etter plan og bygningsloven .....	28
3.5.1	Krav til byggegrunn - §28-1 .....	28
3.5.2	Naturforhold .....	29
3.5.3	Miljøforhold .....	30
3.5.4	Virkeområde for § 28-1 .....	31
3.5.5	Utredningskrav for arealplaner.....	32
3.5.6	Ansvar rundt naturfarer .....	33
3.5.7	Nissegård–dommen .....	35
3.6	Hvilke tiltak gjelder pbl § 28-1?.....	37
3.6.1	Unntak etter pbl .....	38



3.6.2	Tiltak etter pbl § 20-5 .....	38
3.6.3	Tiltak etter pbl § 20-6 .....	39
3.7	Byggteknisk forskrift: .....	40
3.7.1	Ivaretagelse av sikkerhet mot naturpåkjenninger etter TEK17 .....	40
3.7.2	Gjentaksintervaller .....	42
3.7.3	Eksisterende tiltak .....	43
3.8	Juridiske slutninger mellom landbruksveiforskriften og pbl .....	44
<b>4</b>	<b>Underproblemstilling.....</b>	<b>45</b>
4.1	Innledning .....	45
4.1.1	Dagens byggesaksbehandling .....	45
4.2	Landbrukskontoret .....	45
4.3	Byggesaksavdeling .....	46
4.4	Strukturelle forskjeller mellom kommuner .....	47
4.5	Kompetanse .....	47
4.6	Veiplanlegger.....	48
4.7	Fylkesmannens rolle .....	48
4.8	Endringer i struktur.....	49
4.9	En mulig strukturering.....	49
<b>5</b>	<b>Avslutning.....</b>	<b>50</b>
	<b>Kildeliste.....</b>	<b>53</b>
	Litteratur: .....	53
	Lover og forarbeider: .....	54
	Forskrifter: .....	55
	Stortingsmeldinger og NOU: .....	56
	Veiledere og rundskriv: .....	56
	Dommer:.....	58

# 1 Innledning og valg av metode

I dette kapitlet vil jeg ta for meg en redegjørelse av tematikken, og hvorfor dette er mer aktuelt nå, enn tidligere. Videre vil undertegnede avgrense problemstillingen og forsøke å gi en tydelig fremstilling av utfordringer rundt dagens ulike lovverk og ulike etater for behandling. Avslutningsvis vil jeg redegjøre for valg av metode.

## 1.1 Utviklingen av dagens situasjon

I dag er om lag 11 % av det offentlige veinettet riksveier, 47 % riksveier og 42 % kommunale veier<sup>2</sup>. Andelen private veier tilsvarer like mye som det totale antallet offentlig veier. Av dette er om lag 50 % av alle private veier, skogsbilveier. I kartverkets database, er 48 374 km vei, definert som skogsbilvei.

Disse veiene går gjennom landskapet og treffer før eller siden på et naturlig bekkedrag, som leder vannet bort fra sitt respektive nedbørsfelt. Hvordan man har valgt å håndtere dette vannet oppstrøms, gjennom veikroppen og nedstrøms, har i første omgang stor betydning for hvor risikoeksponert veien er for flomskader og sekundært skader nedstrøms.

Videre er vedlikehold av installasjoner av stor betydning for driftssikkerhetene, ved de ulike tiltakene. Med avsetninger i bekkeinntak og rørbrudd reduseres den hydrauliske egenskapen til eksempelvis stikkrenner betydelig. Dersom en stikkrenne ikke har tilstrekkelig kapasitet ved ekstremnedbør, eller uheldig sammensetning mellom snøsmelting og regnvær, vil det kunne resultere i flomskader. Disse skadene kan føre til store skader på egen infrastruktur og erosjonsskader på jorda innenfor egen tomtengrense, men også uavhengig tredjepart som nabo nedstrøms.

Hvilke plikter og rettigheter en har som grunneier, i forbindelse med forbyggende tiltak, og eventuelt erstatningsansvar nedstrøms, skal i denne masteroppgaven bli belyst. Hovedfokus vil være ulike krav til utredning avhengig av hva tiltaket defineres som. En vil også se nærmere på hva som defineres som søknadspliktig tiltak i dag, og hva man kan oppføre uten søknad, og hvordan dette ble behandlet i tidligere tider. En tar sikte på å sammenstille kravene og pliktene som følger av de ulike lovverk, for så drøfte kompetansen og evnen til å forstå

---

<sup>2</sup> Skogbrukets kursinstitutt. (2016). *Hva er skogsvei?*

risikoen ved etablering av nye tiltak, både for kommunen som saksbehandler, og grunneier som tiltakshaver.

## 1.2 Praktiske utfordringer

Måten en avvirker tømmerressurser i dag, har endret seg betydelig, siden gårdsskogbruket frem til 1980-tallet var dominert av lettere landbrukstraktorer i vinterhalvåret, til helårsdrift med hogstmaskiner på 30 tonn i dag.

Dette fører til en helt annen spordannelse i driftsveier. Disse går ofte der det er mest rasjonelt, og tar ikke bestandig hensyn til nedbørsfelt, lokale vannveier (kjører ikke rett på koter da dette kan ofte bli vel bratt). Dette kan føre til at en lager «takrenner» i nedbørsfeltet, som gjør at lokale vannveier skifter leie, og heller følger lastbærersporene. Vann på avveie kan også øke avrenningen/fordrøyer mindre. Summen av flere bekkedrag som skifter leie, til inn i driftsveien, kan resultere i store erosjons og flomskader. Når beregninger viser at en i fremtiden vil få både høyere temperaturer, og mer nedbør, vil dette trolig resultere i hyppigere og mer intensive flommer<sup>3</sup>. Dette krever for fremtiden ytterligere økt fokus på driftsteknikk, og mer gjennomarbeide planer, før en iverksetter tiltak.

Når det kommer til etablerte eldre traktor og skogsbilveier, er de ofte tilvirket for en relativt lav investeringssum, ofte uten for kostbare tiltak, som man ville anvendt ved en offentlig vei. Dette resulterer ofte i at en del veier er uten, eller har mindre grøfter og stikkrenner enn det optimalt burde vært. Ved en flomsituasjon kan dermed veien bli en del av grøfta, og slik sett få store erosjonsskader i tilknytning til der skadene startet. Sekundært kan det også føre til skader lenger nedstrøms, tette stikkrenner og eventuelt bruer, som kan påføre tredjepart betydelig skade. Og sist og ikke minst utgjøre en betydelig samfunnsrisiko, dersom summen av uheldige hendelser skjer på samme tidspunkt.

Det er en utfordring at endringer i små bekkedrag skjer så fort, at skaden kan skje i løpet av svært kort tid fra regnværet starter. Flommer som oppstår i bratte vassdrag, kan erodere store mengder løsmasser, dersom vassdraget ligger i områder med løsmasser. I slike tilfeller kan bølger av løsmasser og vann føre til såkalte flomskred. Slike skred er farlige, da vann og løsmassene har høy fart og stor kraft i det den møter på. Slike tilfeller er kan i ytterste konsekvens føre til fare for tap av menneskeliv. I andre tilfeller kan brått vassdraget øke raskt

---

<sup>3</sup> Meld. St.15. (2011-2012). *Hvordan leve med farene – om flom og skred*. s.13

i omfang, og skifte løp. I slike tilfeller kan en også få oppdemming fra skred, som kan føre til flodbølger som kommer ned med stor hastighet nedover et nedbørsfelt, dersom den har fått tilstrekkelig tid til å demme seg opp.

Dette vanskeliggjør avbøtende tiltak når hendelsen først skjer. Det er derfor trolig vanskelig å ha noen felles beredskap for alle bekkedrag i landet. Derfor må fokus være på å gjøre proaktive tiltak, som gjør installasjoner rustet til å ta imot en slik nedbør, før ulykken alt har skjedd. For mer utfyllende informasjon om tiltak mot flom henvises det til *NOU 1996:16-Tiltak mot flom*<sup>4</sup>. Dette er ofte kapitalkrevende tiltak og skal en virkelig ha noen effekt av sikringstiltak, bør det ofte gjøres et mer helhetlig grep i et nedbørsfelt. Dette slik at skaden ikke bare flyttes et hakk ned til naboen nedenfor. Dette krever derfor samarbeid mellom problemeiere i hele avrenningsfeltet, og er derfor avhengig av frivillige privatrettslige avtaler.

For nye tiltak er det derfor desto viktigere at tiltaket er tilstrekkelig utredet og dimensjonert for å være rustet til å ha tilstrekkelig kapasitet, selv ved klimaendringer. For mer teknisk dimensjonering, henvises det til *Normaler for landbruksveier - med byggebeskrivelse*<sup>5</sup>.

Skader som følge av klimaendringer får stadig mer fokus. Det reises spørsmål om kommunen ivaretar samfunnssikkerheten i forbindelse med naturfarer. Naturfarer behøver nødvendigvis ikke bare være flomskader, men kan også dreie seg om snøskred, løsmasseskred, stein og fjellskred, jordskjelv, kvikkleireskred ect. Felles for de alle, er at hendelsene kan føre til alvorlige ulykker og skader på materielle verdier, og i verste fall tap av menneskeliv. Det er derfor viktig at krise og beredskapsinstitusjoner er rustet til å ta hånd om slike hendelser når ulykken først er ute. Videre er det viktig at man har fokus på dette også ved godkjenning og etablering av nye tiltak.

Lovverket har også blitt innskjerpet på dette området. Det er nå krav om risiko og sårbarhetsanalyse sammen med kravet om obligatorisk å foreta vurderinger av samfunnssikkerhet og sårbarhet i forbindelse med planforslag, noe som ble lagt til i dagens plan og bygningslov<sup>6</sup>.

Flomproblematikk er ikke noe nytt fenomen nasjonalt, eller internasjonalt. Utfordringen er at mildere vær og økt nedbør, gjerne i samspill fremskynder prosesser der det tidligere var

---

<sup>4</sup> Det henvises spesielt til kapittel 10 for ulike løsninger.

<sup>5</sup> Landbruks og matdepartementet (2016). Normaler for landbruksveier - med byggebeskrivelse

<sup>6</sup> Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) s.9 og 12.

allmenn kjent flomfare. Endringene kan nå etablere nye og større områder, hvor flom kan forekomme. NVE som nasjonal faginstusjon for hydrologi, har ansvaret for å forvalte landets vannressurser. NVE har det overordnede ansvaret for statlige forvaltningsoppgaver innen forebygging av flomskader og skredulykker<sup>7</sup>. De jobber derfor kontinuerlig med å bedre samfunnets evne til å takle flomfare.

Siden 1999 har NVE gitt retningslinjer for arealplanlegging i flomutsatte arealer. Siden 2009 gjelder dette også skred og skred genererte flodbølger. Videre jobber etaten tett med Norges geologiske institutt – NGU, om et landsdekkende aktsomhetskart for jord og flomskred. Denne karttjenesten er offentlig tilgjengelig, og bør brukes aktivt i tidlig fase før en planlegger igangsetting av byggetiltak.

Naturfarer som flom og skred er sammen med storm, de naturfenomen som gjør størst skade og tar flest menneskeliv i Norge. Bare siden 1900 har rundt 1100 menneskeliv gått tapt, fordelt på noe over 500 skredulykker. Heldigvis kan ikke flom relateres til dødsfall på nivå med skred, men flom fører til store økonomiske tap, og får ofte store konsekvenser for større geografiske områder enn for skred. Bare erstatninger fra naturskadeforsikring og Statens naturskadefond som er relatert til flom og skred i perioden 1980–2010, beløper seg til 6,1 mrd. kroner (2010-kroner).<sup>8</sup> Videre kommer kostnader i tillegg som utbetales av andre erstatningsordninger, samt skader som utfører skade på offentlig infrastruktur. Erstatningsbeløpene har for hele 2000-tallet ligget høyere enn tidligere perioder. Flom og skred alene, stod for skadeerstatningsutbetalinger på over 700 mill. kroner i 2011<sup>9</sup>.

Tall fra *Stortingsmelding nr.15 (2011-2012) – «Hvordan leve med farene – om flom og skred»* fastslår at det blant annet gjennom kartlegging, har blitt identifisert en rekke bebygde områder med høy flom og skredrisiko. Kartleggingen pågår kontinuerlig, og tallene er på ingen måte endelige, men per 2010, er det så langt gjennom statlig farekartlegging, avdekket at mer enn 150 000 mennesker i Norge, bor i områder hvor de kan være utsatt for flom eller skred<sup>10</sup>. Utover dette kommer i tillegg kontorer, sykehus, skoler, barnehager etc utenom disse kalkylene.

---

<sup>7</sup> NVE. (2018). *Flom og skred*

<sup>8</sup> Meld. St.15 (2011-2012). *Hvordan leve med farene – om flom og skred*. s.6

<sup>9</sup> Ibid s.7

<sup>10</sup> Meld. St.15 (2011-2012). *Hvordan leve med farene – om flom og skred*. s.9

Situasjonen fremover med generell økonomisk vekst, med påfølgende bygging av både boliger og fritidsboliger i nye områder sammen med befolkningsveksten, bidrar til at skadepotensialet i alle fall ikke er minkende. Dette sammen med de tidligere nevnte klimaendringene gjør at en trolig kan si at flom og skredrisiko er mer aktuelt nå, enn noen gang tidligere.

Flomutsatte kommuner kan fort komme i en interesseskvis når det kommer til ønsket om å sikre vekst og utvikling i kommunen, gjennom eksempelvis næring og eiendomsutvikling på grunnen utviklere besitter. Samtidig har kommunen et overordnet ansvar for å kartlegge og ivareta sikkerheten for sine innbyggere<sup>11</sup>. Når det kommer til godkjenning av byggetillatelse for nye tiltak, stiller lovverket relativt strenge krav til dokumentasjon på ivaretagelse av sikkerheten rundt tiltaket i forbindelse med naturfare, og at tiltaket ikke bidrar til å øke risikoen for at andre rammes av naturfare. Derfor er det viktig at kommunen innehar eller skaffer til veie tilstrekkelig tverrfaglig kompetanse til å treffe riktig vedtak, med tanke på sikkerhet og naturfarer i forbindelse med byggesøknad.

---

<sup>11</sup> Jf. Sivilbeskyttelsesloven §§ 14 og 15.

### 1.3 Problemstilling

Problemstillingen tar opp utfordringer i tilknytning til byggesaksbehandling av veibygging i områder som berører vassdrag, og således kan være utsatt for flomskader. Det er i denne oppgaven snakk om private grusveier, og ikke større offentlig veiprosjekter. Et definisjonsspørsmål med hensyn til bruksområde av veien, skiller valg av lovverk og ulik etat for saksbehandling. Utgangspunktet for oppgaven blir derfor å se på ulikheter i lovverket mellom tiltak etter *Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier* og søknadspliktige tiltak etter plan og bygningsloven § 20-1 k) og l).

Fokus vil av denne grunn være å *«undersøke hensynet til å minimere faren for flom, erosjon, løsmasseskred og negativ påvirkning på kjente miljøverdier skal ivaretas i forbindelse med tiltaket,»* jf §2-3, siste ledd etter *Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier*, kontra tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur eller miljøforhold jf. plan og bygningsloven § 28-1, og tekniske *«krav til sikkerhet, helse, miljø og energi, og slik at vern av liv og materielle verdier ivaretas»* etter § 29-5, første ledd.

Avhandlingen vil først og fremst ha fokus på veien frem mot et vedtak, og ikke konsekvensene av forvaltningsfeil i etterkant. Som tidligere nevnt i oppgaven, har kommunen et objektivt ansvar for sikkerheten til innbyggerne i en kommune. De kan derfor komme i en posisjon hvor erstatningsansvar kan være aktuelt, dersom ikke byggesaksbehandlingens vurdering av sikkerheten har blitt utført på aktsomt vis, jf. Skadeerstatningsloven<sup>12</sup>.

Hovedproblemstillingen blir derfor å:

*Analysere ulikheter i lovverket mellom tiltak etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, og søknadspliktige tiltak etter plan og bygningsloven § 20-1 k) og l), hva angår krav til byggegrunn for sikkerhet mot flom.*

Det er også et viktig moment hva slags kompetanse og evne partene har til å analysere hvilke faremomenter som i praksis kan berøre tiltaket, opp mot de juridiske krav som stilles til saksbehandling etter de ulike lovverk. Saksbehandler vil i mange sammenhenger ta utgangspunkt i innsendt dokumentasjon og utredning av tiltakshaver, for behandling opp mot gjeldende planer og lovverk. Jeg vil derfor i kapittel tre gjøre rede for gjeldene rett, med - spesielt fokus på *Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier*, da oppgaven

---

<sup>12</sup>Jf. Skadeserstatningsloven §2-1

har hatt et hovedfokus rundt lovverket rundt utbygging av landbruksveier. Samhandlingen mellom landbruksveiforskriften i § 1-3, siste ledd, og §29-5 i plan og bygningsloven som sektorlov for byggevirkosomhet (Lex superior) vil være av sentral betydning. Tilhørende forskrifter til plan og bygningsloven som byggteknisk forskrift og byggesaksforskriften, vil da være de mest sentrale forskriftene. Videre er §28-1 – krav til byggegrunn, miljøforhold mv. sentral. Stilles det ulike krav til sikker byggegrunn for tiltak etter plan og bygningsloven? Eller er kravene det samme som landbruksveiforskriften? Det er tema jeg vil komme tilbake til, i drøftingen av gjeldende rett.

Jeg vil i kapittel 2 redegjøre for gjeldende aktører, som er sentrale i en byggeprosess hvor det typisk planlegges en vei, i et område hvor det finnes bekker og elver, definert som vassdrag etter vannressursloven § 2, som krysser den planlagte veikroppen. Undertegnede vil også som et resultat av redegjørelsen av dagens gjeldende rett i kapittel 3, komme med en drøfting, eller underproblemstilling av hvordan de juridiske termene er forenelig med gjeldende praksis og saksbehandling i det daglige. Det kan stilles en rekke problemstillinger i tilknytning håndheving av gjeldende lover, men drøftingen min vil begrense seg til om:

*Er det uheldig at en annen etat enn byggeetaten behandler søknader om landbruksveier?*

Denne problemstillingen reises etter samtaler med ulike aktører som møter utfordringer i tilknytning til tematikken i sitt daglige virke. Dermed vil denne delen være en mer praktisk tilnærming til hvordan saksbehandling fungerer i praksis. Samtaler med ulike aktører i forvaltningen, har gitt meg økt forståelse og bedre innblikk i aktuelle utfordringer, og hvordan ulike rutiner har betydning for saksbehandling i praksis.



## 1.4 Avgrensning av oppgaven

Av rent avgrensingsgrunner, og for at oppgaven ikke skal bli for uoversiktlig, må underproblemstillingen begrenses, selv om det kan være mange hypotetiske praktiske utfordringer i tilknytning til tematikken. Jeg vil derfor begrense meg til å besvare underproblemstillingen i den grad og omfang jeg mener er relevant for hovedproblemstillingen. Slik sett bidrar underproblemstillingen til å gjøre oppgaven mer tverrfaglig, ved å binde gjeldende rett med praktiske utfordringer fra de ulike parter.

Videre må det settes begrensninger i hvor langt ut det vil være naturlig å greie ut gjeldende rett i generell byggesaksbehandling. Det påregnes at leseren av teksten har god kjennskap til gjeldende lovgivning innen generell plan og byggesaksbehandling. Det vil derfor ikke gis noen utbroderende informasjon om juridiske spørsmål, så fremt de ikke er relevante for hovedproblemstillingen. Eksempelvis vil det ikke gis en full gjennomgang av plandelen i plan og bygningsloven, med gjennomgang av ulike faser av planprogram, kommune(del)plan, reguleringsplan ect, men avgrenses mot det undertegnede mener er relevant for oppgaven. Prosessene rundt høringer, medvirkning og innsigelse på planer, før fastsetting av vedtak kommer også utenfor oppgavens fokus. Ei heller vil andre unntak fra krav i plan- og bygningsloven enn hva som fremgår av byggesaksforskriften - SAK10 kapittel 4 omtales. Det er i oppgaven fokus på private veier, og således kommer ikke veglovas bestemmelser til anvendelse<sup>13</sup>.

Det forventes også at leseren har en viss kjennskap til plan og bygningslovens tilhørende byggteknisk forskrift (TEK17) og byggesaksforskriften (SAK10) med tilhørende veiledninger, utgitt av Direktoratet for byggkvalitet – DiBK). Dette slik at besvarelsen går rett på den enkelte paragraf, uten videre introduksjon av forskriftenes oppbygging.

---

<sup>13</sup> Jf. Veglova § 1

## 1.5 Metode

Masteroppgaven skrives som en avslutning av studiet Eiendomsutvikling, ved fakultetet for eiendom og juss ved NMBU. Av den grunn vil masteren skrives med en juridisk tilnærming. Dog vil min praktiske bakgrunn, som anleggsingeniør, sammen med intervjuer av relevante intervjuobjekter, tilføre oppgaven et mer flerfaglig preg. Dette er noe som også er forenelig med instituttets intensjon om å være profesjonsrettet, gjennom å kombinere flere ulike fagdisipliner i undervisningen.

Mine intervjuer av ulike fagressurser betraktes ikke som formelle kvalitative intervjuer. Målsettingen er å bruke intervjuene til å få bedre innsikt i hva som er praktisk aktuell tematikk, og således finne ut hvor «skoen trykker». Således blir ikke intervjuene brukt til å evaluere hvordan de ulike aktørene forholder seg til lovverket, og kan derfor ikke betraktes som en undersøkelse, men heller utgjøre praktiske eksempler. Av størst betydning i tilknytning til oppgaven utover veileder Steinar Taubøll, har vært samtaler med leder for skogbruksavdelingen, Jon Sigurd Leine ved Fylkesmannen i Oppland for skogbruk Jon Sigurd Leine. Skogbruksrådgiver i Midt-Gudbrandsdalen landbrukskontor, Anne Aulie og Statens vegvesen region Øst ved Rune Smidesang, og Landbruksdirektoratets kontaktperson for landbruksveier Jørn Lileng, samt Skogkurs prosjektleder innenfor driftsteknikk og landbruksveier Steinar Lyshaug har vært av stor betydning.

Hoveddelen av oppgaven går ut på å klarlegge gjeldende rett. Til dette benyttes juridisk metode. Likevel har jeg valgt å trekke inn praktiske hypoteser for å sette jussen inn i en reell kontekst. Slik får en trolig bedre innsikt i hvordan reglene og gjeldende rett, får anvendelse i praksis. For å gjøre dette, har jeg i tillegg benyttet andre kilder, gjennom veiledere, forskrifter og spesielt informasjon på websiden [www.skogsvei.no](http://www.skogsvei.no). Gjennom bruk av disse kildene, har oppgaven blitt mer en dokumentanalyse, og kan således ikke ansees som en kvalitativ undersøkelse. Det er publisert relativt mye artikler og utarbeidet gode veiledere til aktuell tematikk. Disse er utgitt av offentlige etater, og må således antas å være valide kilder. Dog skal en alltid være kildekritisk, men reliabiliteten til stoffet som er utgitt av kjente aktører som eksempelvis Direktoratet for byggkvalitet og NVE, må antas å være troverdige kilder.

Jeg har derimot referert til noe tidligere rettspraksis, gjennom gjengivelse av deler av tidligere avsagte dommer. Disse er ikke direkte valide, da tematikken ikke er identisk, men deler av argumentasjonen som blir brukt i dommene, kan være av relevans for hvordan potensielle

dommer innenfor tematikken ville blitt avsagt. Derfor har jeg valgt å trekke de inn, for å synliggjøre de generelle prinsippene en kan slutte ut fra dommene.

## 2 Aktørene i tilknytning til vassdrag og flom

### 2.1 Innledning

I dette kapitlet vil det følge en redegjørelse av de ulike aktørenes rolle, i forbindelse med vassdrag og flom i tilknytning til veier og annen infrastruktur. De ulike aktørene vil ha ulike roller avhengig om det gjelder nyetableringer av tiltak (byggesak), eller som ansvarlig myndigheter for fare og farereduserende tiltak. Dette kan ofte være de samme aktørene som er ansvarlig for den øvrige samfunnssikkerheten ved andre naturfarer i et miljø. Jeg vil imidlertid begrense meg til å redegjøre om de ulike aktørenes rolle, og interesser innenfor vassdrag og flomsituasjoner, og ikke utfyllende informasjon om aktørenes oppgaver som helhet. Grensepunktene for de ulike partene vil stå sentralt. Jeg vil begrense de ulike aktørene til:

- Tiltakshaver / grunneier
- Kommune
- NVE
- Forsikringsselskap
- Landbruksdirektoratet – naturskadefond
- Fylkesmannen

### 2.2 Tiltakshaver

Jamfør plan og bygningsloven § 23-2, er «*Tiltakshaver etter denne lov den person eller foretak tiltaket utføres på vegne av.*» Tiltakshaver kan altså være hjemmelshaver for en eiendom (grunneier), eller annen person som ønsker å få utført noe på sin egen, eller annens eiendom. Tiltakshaver må ikke nødvendigvis være eier av grunnen, en ønsker å få utført noe på. Vedkommende kan eksempelvis sette opp et bygg på en festetomt uten selv å være eier av grunnen, eller handler på oppdrag for noen andre. Tiltakshaver kan være en representant fra et selskap eller kommunen selv, når de måtte utføre byggeprosjekter (tiltak) i egen regi.

Hva som defineres som tiltak er nevnt i plan og bygningsloven (pbl), jf. § 1-6;

*«Med tiltak etter loven menes oppføring, rivning, endring, herunder fasadeendringer, endret bruk og andre tiltak knyttet til bygninger, konstruksjoner og anlegg, samt terrenginngrep og opprettelse og endring av eiendom, jf. § 20-1 første ledd bokstav a til m. Som tiltak regnes*

*også annen virksomhet og endring av arealbruk som vil være i strid med arealformål, planbestemmelser og hensynssoner.»*

Altså kan en konkludere at vedkommende er haver, eller den som er overordnet ansvarlig for et tiltak. Herunder å påse at eventuelt alle fagområder ved tiltaket er belagt med ansvar, og at de prosjekterende og utførende foretak, er innehaver av godkjent ansvarsrett innfor riktig område og klasse reglene i kapittel 22 i plan og bygningsloven. Videre skal vedkommende påse at tiltaket utføres i tråd med gjeldende tillatelser og at tiltaket utførers i henhold til gjeldende lover, forskrifter og planer.

Tidsperspektivet er også sentralt for en tiltakshaver. Tid er som kjent penger, og således er det ofte gjennomføring av tiltak innenfor tids og kostnadsestimat av stor betydning for både byggherre/(og) tiltakshaver. Det er derfor viktig for en tiltakshaver å allokere risiko, og kvitte seg med usystematisk risiko. En måte for tiltakshaver som/eller på vegne av byggherre å kvitte seg med usystematisk risiko, er gjennom eksempelvis entreprisestrategi. Når det kommer til risiko rundt flom som følge av vassdragstiltak i vassdrag som krysser anleggsområde, kan bruk av tilstrekkelige ressurser i prosjekteringsfase og tilstrekkelig dimensjonering av rørdimensjoner, være en måte å kvitte seg med risiko. Slik kan en forhåpentligvis unngå en flomsituasjon som kunne medføre skader på tiltaket, og eller skader nedstrøms på uskyldig tredjepart. Tiltakshaver har altså en aktsomhetsplikt når vedkommende utfører vassdragstiltak direkte i bekker og elver, eller som i ledd av en veibygging som berører *vassdrag*. Vedkommende skal derfor planlegge og gjennomføre disse tiltakene på en slik måte at de er til minst mulig skade og ulempe, både for seg selv og for allmenne interesser. En skal også avveie forholdet rundt skader og ulemper, kontra vinning i tilknytning til tiltaket.

Belegning av risiko er også av stor betydning underveis og etter ferdigstillelse av et prosjekt. Viktigheten av å bygge i samsvar med de krav kommunen har satt, er viktig for at kommunen i enkelte tilfeller vil kunne få et erstatningsansvar, for å ha gitt byggetillatelse i et område hvor det strengt tatt ikke skulle vært gitt noen byggetillatelse. Slike saksbehandlingsfeil og regress fra forsikringsselskap er av stor betydning, dersom ulykken først skulle være ute.

Noe annet er det når det er snakk om urasjonell risiko. Her er tiltakshaver mye mer avhengig av andres innsats, og eksempelvis kommunens behandlingstid, og de folkevalgtes innstilling

til en reguleringsplan, eller byggesaksbehandlerens behandlingstid og utfall av byggesøknaden.

Dette er eksempler på faktorer som er av stor betydning for lønnsomheten i et prosjekt. Gjennomføring innenfor tids og kostnadsestimater er derfor kanskje det mest sentrale og viktigste målet for en tiltakshaver i et prosjekt. I tillegg til at vedkommende ønsker at prosjektet leverer på kvalitetsmål i forhold til forventningene i prosjekt.

### **2.3 Kommunen**

Som den lokale planmyndighet etter plan og bygningsloven, er kommunestyret jf. §§3-2 og 3-3 ansvarlig for ledelsen av den *kommunale planleggingen og skal sørge for at plan og bygningsloven følges i kommunen*. Dermed har kommunen i form av sin myndighet en rekke oppgaver, interesser og hensyn og ivareta ovenfor sine innbyggere, fylke og stat. Da man har flerfaglig og ulike interessegrupper og ivareta samtidig, kan det derfor følgelig oppstå interessekonflikter. Et eksempel på det, kan f.eks. være at en grunneier ønsker å oppføre en ny skogsbilvei på tvers av et nedbørsfelt ovenfor et boligfelt.

Det kan gjennom dette oppstå en interessekonflikt for kommunen, ved at de ønsker å ivareta sikkerheten for beboerne av boligfeltet, samtidig som de ønsker at grunneieren skal få realisert sine veiplaner, slik at vedkommende får mulighet til å hente ut potensialet av sin eiendom. Dette er bra for grunneier, og sekundært for kommune, da dette kan potensielt føre til økt sysselsetting i kommunen og skatteinntekter for kommunen. Samtidig har de et samfunnsansvar i form av å ivareta sikkerheten for innbyggerne, og ta vare på miljøverdier innenfor kommunegrensene. Et slikt tiltak kan også være i samsvar med regjeringens ønsker, om økt satsning på primærnæringen som en del av det grønne skiftet.

En tredje utfordring kan være at i tillegg kan fylkeskommunen ha sine interesser, ved at deler av området er en del av et regionalt viktig område rent biologisk, og således primært øker å verne området. Uansett kommer fort en kommune i en interesseskvis og må utøve sin myndighet skjønnsmessig, til det beste for den enkelte og samfunnet forøvrig. Det er derfor avgjørende at en har en klar oppfatning av når de ulike lovverk stiller absolutte krav, og når det er rom for politisk og administrasjonsmessig skjønn. Sikkerheten og miljøforhold for den enkelte og for samfunnet vil stå sentralt i en slik beslutning. Plan og bygningsloven har en egen paragraf, som selvstendig gir kommunen myndighet til avslag av tiltak, som følge av

dette. Jf. § 28-1, andre ledd; *«for grunn som ikke er tilstrekkelig sikker, skal kommunen om nødvendig nedlegge forbud mot opprettelse eller endring av eiendom eller oppføring av byggverk...»*

Altså dersom et tiltak ikke sikrer tilstrekkelig sikkerhet mot fare, eller er til vesentlig ulempe som følge av natur eller miljøforhold, kan ikke kommunestyret skjønnsmessig se bort fra sikkerheten, til fordel for mer politisk og populistiske interesser. Det samme gjelder dersom arealer utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket, jf. §28-1, første ledd.

Uansett så er det ikke til å komme bort fra at kommunen har et stort forvaltningsmessig ansvar, også når det kommer til sikkerhet i forbindelse med etablering av tiltak. Det er derfor av stor betydning at dette tillegges tilstrekkelig vekt, under saksbehandlingen.

## **2.4 NVE – Norges vassdrag og energidirektorat**

I forbindelse med utbygginger av skogsbilveier, kan indirekte, - og av og til direkte, NVE være involvert. Av NVE nettsider kan en lese at *«NVE har ansvaret for å forvalte landets vann- og energiresurser. Vi skal sørge for sikker strømforsyning og å bedre samfunnets evne til å håndtere flom- og skredfare. NVE er nasjonal faginstitusjon for hydrologi.»* NVE er en statlig underlagt aktør, som ligger under Olje og energidepartementet. Som nevnt ovenfor er NVE nasjonal faginstitusjon for hydrologi, og kan således støtte kommune og eller utbygger gjennom rådgivning, eksempelvis valg av løsninger og dimensjonering. I tillegg har NVE mulighet til å fremme innsigelse på vedtak, dersom en plan ikke tar tilstrekkelig hensyn til ulike naturfaretyper, herunder blant annet vassdrag. NVE kan også klage på enkeltvedtak, dersom de mener at tiltaket ikke er tilstrekkelig utredet i forhold til sine fagområder.

## **2.5 Forsikringselskap**

Dersom en naturskade først skulle være ute, eksempelvis en flomskade, vil spørsmålet om hvem som dekker omkostningene for oppretting av skadene bli aktuelt. Dersom skadene skjer på privat grunn, er det ofte grunneiers forsikringselskap som må yte bistand som følge av skadene. Altså inntreffer forsikringselskapet som part, først etter at det har oppstått en skade. En annen aktør som yter bistand er *Statens naturskadeordning*. Jeg vil i neste kapittel komme nærmere tilbake til dette.

En kan i dag forsikre de fleste objekter mot naturskader. Dette gjelder både eiendeler og eiendom. I Norge skal alt av løsøre og bygninger som er forsikret mot brann, automatisk også være forsikret mot naturskade, som følge av lov om *Naturskadeforsikring* § 1, definisjonen på hva som menes med naturskade, er her eksplisitt nevnt som;

*Skade som direkte skyldes naturulykke, så som skred, storm, flom, stormflo, jordskjelv eller vulkanutbrudd. Er den forsikrede ting et bolighus eller fritidshus, omfatter forsikringen også naturskader på hage, hageanlegg og gårds plass oppad begrenset til 5 dekar, inkludert den delen av en tilførselsvei som ligger innenfor hagen, hageanlegget og gårds plassen.*

Dette betyr i praksis at grunneier i utgangspunktet er forsikret mot naturskade og således blir erstatningsoppgjøret en privatrettslig tvist mellom kunde og forsikringsselskap. Og det dreier seg om til tider store summer. I perioden 2009-2014 utgjorde de årlige utbetalingene hos forsikringsselskapene i sum ca. 800 millioner årlig<sup>14</sup>, bare på skader på bygninger ifølge NOU overvann i byer og tettsteder. Det årlige antatte totale skadekostnadene på alle objekter som har blitt utsatt for vannskader er estimert til et sted mellom 1,6 - til 3,6 milliarder årlig.

I noen tilfeller vil forsikringsselskapet kunne kjøre regresskrav mot kommunen, dersom de mener at kommune ikke har gjort, eller burde ha gitt byggeforbud, eller på annen måte handlet i strid med loven. Med regresskrav menes det her at hjemmelshavers forsikringsselskap krever tilbakebetaling for utlegg, eller deler av utlegg til forsikringstaker, som de mener noen andre er ansvarlige for. Når det kommer til naturskader kan dette være et regresskrav mot grunneieren oppstrøms, som kanskje har voldt skade på naboeiendommen.

I andre tilfeller kan det være at regresskravet er rettet mot kommunen, eller kommunes forsikringsselskap, hvor de mener at kommune har gjort feil vedtak, ved eksempelvis gi byggetillatelse hvor det av naturfaremessige grunner ikke burde ha vært gitt tillatelse. For å kunne påberope dette regresskravet må hovedårsakene for å kreve erstatning være oppfylt.

Det må som ved andre rettslige erstatningskrav, også her foreligge ansvarsgrunnlag, årsakssammenheng, påregnelighet og økonomisk tap. Det er en forutsetning at disse grunnlagene er oppfylt, for å knytte erstatningsansvar til noe eller noen.

Eksempelvis kan skaden ha oppstått som følge av at kommunen har dispensert fra krav i vannressursloven eller naboloven, og således er det en direkte årsakssammenheng mellom det

---

<sup>14</sup> NOU 2015:16 (2015). *Overvann i byer og tettsteder*.s41-43.



at kommunen godkjente tiltaket, og skaden som har oppstått. Videre var det påregnelig at skaden kunne oppstå, da naboen bodde nedenfor nedbørsfeltet. Skaden har oppstått og naboen har blitt påført et økonomisk tap, ved at vedkommende har blitt påført kostnader med å gjenreise det skadede objektet. Ansvarsgrunnlaget kan også være klart, ved at kommunen var lokal myndighet, og burde ha gjort seg bedre kjent med eksempelvis fare og flomkart, før de ga byggetillatelse.

Selv om kommunen i noen saker er juridisk ansvarlig, er de ikke automatisk økonomisk ansvarlig i alle saker. Eksempelvis kan årsaken til hendelsen skyldes, uforutsette hendelser som lokal ekstremnedbør, som det ikke var påregnelig å ta høyde for i området, såkalt force majeure.

## **2.6 Statens naturskadeordning**

Et viktig vilkår for at man rettmessig kan søke om erstatning fra Statens naturskadeordning er at det ikke finnes noen privat forsikring som dekker de skadene som har oppstått på aktuelt objekt. Altså er det ikke nok med at en ikke har tegnet forsikring. Har man hatt mulighet til å tegne forsikring på det skadede objekt, bortfaller muligheten til å få statlig erstatning.

Som nevnt er objekter i Norge som er forsikret mot brannskade, også forsikret mot naturskade, dersom skaden på vedkommende ting, ikke dekkes av annen forsikring. Altså kan det for eiendom og objekter som ikke lar seg forsikre på regulært vis, søkes erstatning av Statens naturskadeordning. Eksempler på skader som kan komme inn under denne definisjonen kan være skader på jordbruks og skogareal, veier så fremt de ligger utenfor de tidligere 5 mål rundt forsikrede eiendom som dekkes av forsikring, broer og betongkaier. Primært dekkes ikke skader som følge av overvann. Det er et vilkår at de omsøkte skadene må være berørt av flomskader fra et vassdrag. Således er ikke skader som følge av menneskeskapte installasjoner som gjør at vannet ikke tar unna en del av ordningen. Eksemplarer på dette er feil dimensjonering av rør, bekkelukkinger, fangrister og gjennomføringer. Da samme gjelder dersom grunneier har forsømt sitt vedlikehold, gjennom opprensning og tilsyn av sluk og grøfter.

Det finnes også naturlige fenomen som ikke er dekket gjennom ordningen.

Landbruksdirektoratet nevner eksplisitt rene nedbørsskader, vann som samler seg i groper, isgang, vann fra kulverter, hvor selve kulverten er skadeårsak, vann fra stikkrenner og grøfter,

samt kjøving, som naturlige fenomen det ikke ytes erstatning mot, dersom det skulle oppstå skader.

Det er også kun skader som direkte skyldes naturulykke som dekkes. Indirekte skader som tap av driftsinntekter, kundegrunnlag etc. er derimot ikke en del av ordningen. Det er også vilkår for hvem som kan motta bistand. Privatpersoner, selskap, veilag, organisasjoner og tomtefester kan søke om erstatning, mens skader på offentlig grunn, slik som skader på eiendom tilhørende kommune og fylkeskommune dekkes ikke. (Landbruksdirektoratet 2018)

Det er også et moment at Statens naturskadeordning ikke i utgangspunktet har noen tilknytning til NVE. Det dekkes kun kostnader til å tilbakeføre område/objekt til den stand det var før skaden inntraff. Kostnader til forbedring eller sikring dekkes ikke innenfor denne ordningen.

## **2.7 Fylkesmannen**

I denne konteksten er fylkesmannen Statens representant på fylkesnivå. Fylkesmannen kan fremme innsigelse mot kommunale planer, slik som kommunedelplan, eller reguleringsplan når planene er ute på høring. Slike planer kan eksempelvis være en plan for etablering av skogsbilvei. I tillegg har fylkesmannen rett til å kunne klage på enkeltvedtak gjort av kommunen. Fylkesmannen skal også fungere som klageinstans for tiltakshaver, dersom vedkommende, eller andre interessenter velger å påklage et kommunalt vedtak.

## 3 Regulerende lover og forskrifter for bygging av private veier

### 3.1 Innledning

Jeg vil i dette kapitlet drøfte oppgavens hovedproblemstilling, hvor fokus er å analysere ulikheter i lovverket mellom tiltak etter Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, og søknadspliktige tiltak etter plan og bygningsloven § 20-1 k) og l), hva angår krav til byggegrunn for sikkerhet mot flom.

Skogeier har et selvstendig ansvar for å påse at skogsveger og andre terrenginngrep ikke medfører skade på omgivelsene og fare for liv og helse, for eksempel utløsning av skred. I utgangspunktet behandles bygging og ombygging av veier generelt av plan og bygningsloven som *tiltak som krever søknad og tillatelse* jf. § 20-1 første ledd bokstav k og l. Herunder vesentlig *terrenginngrep (k), og anlegg av veg, parkeringsplass og landingsplass (l)*. Større ombygginger og nyetableringer er i utgangspunktet søknadspliktig, med unntak av tiltak etter § 20-6 som jeg kommer tilbake til.

### 3.2 Grannelova – Grunneiers plikter ovenfor naboeiendom

En skogeier har ofte naboer i tilknytning til veier, infrastruktur og nedbørsfelt i skogen. Lov om rettshøve mellom grannar, - *Grannelova* § 2<sup>15</sup> hjemler at:

*” Ingen må ha, gjera eller setja i verk noko som urimeleg eller uturvande er til skade eller ulempe på granneeigedom. Inn under ulempe går òg at noko må reknast for farleg.”*

Selv om et tiltak ikke gjøres i direkte nærhet inn til nabogrense, er det gjennom vannressursloven<sup>16</sup> § 6, beskrevet at «*Grannelovens regler får anvendelse for tiltak som berører naboer i vassdrag så langt ikke annet følger av paragrafen her.*»

Altså kan ikke grunneier sette i verk tiltak som er til urimelig eller unødvendig skade for nabo. Når det i konteksten veibyggning og flom i tilknytning til vassdrag, som i verst tenkelig konsekvens kan være farlig for eier av naboeiendom, er det på det rene at tiltakshaver ikke

---

<sup>15</sup> Lov om rettshøve mellom grannar

<sup>16</sup> Lov om vassdrag og grunnvann

uten god grunn, og uten å tillegge konsekvenser av tiltaket tilstrekkelig vekt, kan sette i gang tiltak som er til ulempe for naboeiendom (granneeigedom).

### 3.3 Vannressursloven

Grunneiers ansvar følger som sagt også av vannressursloven. De fleste skogsveger vil på en eller annen måte, endre den naturlige dreneringen av et vassdrag, og er således å anse som et vassdragstiltak etter vannressursloven §3, første ledd. Og dersom det er snakk om å legge bekker eller elver i rør, eller kulverter på tvers av veikroppen, er dette et vassdragsanlegg etter vannressursloven §3 andre ledd. Selv små vassdrag uten årssikker vannføring er definert som vassdrag etter vannressursloven §2. Altså er stort sett alle tiltak som berører et vassdrag og som endrer vassdragets leie, slik som strømrertering og hastighet, og anse som et som vassdragstiltak. For vassdragstiltak gjelder kravet etter § 5:

*«Enhver skal opptre aktsomt for å unngå skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser», og videre:» Vassdragstiltak skal fylle alle krav som med rimelighet kan stilles til sikring mot fare for mennesker, miljø eller eiendom.»*

Aktsomhetskravet gjelder både nye inngrep og ved drift og vedlikehold av eksisterende anlegg. I kapittel 6 hjemles vedlikeholdsplikten gjennom § 37;

*«Vassdragstiltak som kan volde skade, skal den ansvarlige til enhver tid holde i forsvarlig stand. Vedlikeholdsplikten varer til anlegget er lovlig nedlagt etter § 41.»*

Forbud eller andre restriksjoner mot vegbygging pga. skredfare kan også følge av kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan, eksempelvis gjennom hensynssoner med bestemmelser.

Restriksjoner på vegbygging kan også følge av at områder er vedtatt som vernskog etter skoglova<sup>17</sup> § 12. Hogst og vegbygging i slike områder med vernskog er derfor underlagt meldeplikt til den enkelte kommune og skal vurderes restriktivt. De aller fleste tiltak i et slikt område må derfor konfereres med kommunen, dersom det er av en slik karakter at det ikke kan betegnes som ubetydelig.

---

<sup>17</sup> Skogbrukslova. (2005).

### 3.4 Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier

Bygging av skogsveger er derimot i utgangspunktet unntatt fra byggesaksbehandling etter plan og bygningsloven § 20-4. Loven gir nemlig rom for at enkelte søknadspliktige tiltak etter pbl. § 20-1 kan ses bort ifra, såfremt tiltaket *blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover*.

Det følger av byggesaksforskriften<sup>18</sup> § 4-3, første ledd bokstav e), at blant annet landbruksveier, er godkjent etter bestemmelser gitt med hjemmel i skogbrukslova eller jordlova, i utgangspunktet er unntatt behandling etter plan- og bygningsloven. Dog står det i veiledningen at der skal foretas *en omfattende saksbehandling etter nevnte lover forut for godkjenningen*. Det fremgår også av landbruksveiforskriften at søknad om slike veier skal foregå på fastsatt skjema, og for videre krav til innhold, henvises det til kapittel 2 i forskriften.

For veier som er definert som landbruksveier er det altså «Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier» som er gjeldende *forskrift*.<sup>19</sup> Forskriften er hjemlet i lov 27. mai 2005 nr. 31 om skogbruk (skogbrukslova) § 7 og lov 12. mai 1995 nr. 23 om jord (jordlova) § 3 og § 11 og er fastsatt av Landbruks- og matdepartementet 28. mai 2015.

Dog gjelder likevel reglene i plan- og bygningsloven § 29-5 om tekniske krav og § 29-7 om krav til produkter til byggverk, så langt de passer til bygging og ombygging av landbruksveier etter forskriften. Videre skal tilhørende forskrift til tekniske krav til byggverk følges så langt det passer. Denne forskriften<sup>20</sup>, som er bedre kjent som TEK 17, stiller tekniske krav om at tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket. Dette er noe jeg om hørlig skal komme tilbake senere. Kravene i arbeidsmiljøloven med den tilhørende byggherreforskrift, om sikker utførelse av arbeid, gjelder for bygging av landbruksveier.

---

<sup>18</sup> Byggesaksforskriften. (2010).

<sup>19</sup> Skogvei.no. *Hva er skogvei?*

<sup>20</sup> Byggeteknisk forskrift. (2010).

### **3.4.1 Grenseskille mellom pbl og landbruksveiforskriften.**

For å kunne definere en vei som landbruksvei og behandle veien etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, er det en forutsetning at over 50 % av nytten i bruk av veien kan relateres til landbruk<sup>21</sup>. Dersom annen virksomhet som ikke kommer inn under landbruksvirksomhet, står for en større nytte enn den samlede landbruksmessige virksomheten, defineres tiltaket som ordinær privat vei, og skal således behandles etter plan og bygningsloven.

I tillegg skilles det på om veien brukes av skogbruksmessige, og eller bare landbruksmessig virksomhet. Det er ingen fysiske ulikheter på veiene avhengig av bruk, men det er i utgangspunktet bare den skogbruksmessige (andelen) i en landbruksvei, som er tilskuddsberettiget. Landbruksdirektoratet skiller på begrepet landbruksvei og skogsvei på sine hjemmesider<sup>22</sup>. Blant annet gjennom formuleringen «Skogsveiene er de landbruksveiene som brukes i tilknytning til drift og forvaltning av skogene, eller kort fortalt de veiene det transporteres tømmer på.» Veier som i hovedsak benyttes til jordbruksmessige øyemed i landbruket, er derfor ikke tilskuddsberettiget.

Altså for at en vei skal defineres som en skogsvei, tolker jeg det dithen at veien har til hovedformål å tjene skogsbruksdrift, med hovedfunksjonene transportfunksjon og adkomstfunksjon, som muliggjør uttransport av tømmer og andre skogsprodukter ut av området. Og adkomstfunksjon (tilgang) for inntransport av maskiner og utstyr til ulike arbeidsoppdrag, samt forvaltning. Dette blir mer en definisjon over hva som er tilskuddsberettiget, og har således ikke forskjeller i forhold til teknisk utforming og ivaretagelse av sikkerhet ect.

Dette er først og fremst av betydning for vilkår for statlig subsidiering av veien, og er derfor ikke en del av denne oppgaven. For mer inngående informasjon rundt tilskudd, henvises det til Forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket<sup>23</sup>.

### **3.4.2 Virkeområde**

Av Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, går det fram av § 1-3, at;  
*Denne formalkriften omfatter nybygging og ombygging av landbruksveier, hvor*

---

<sup>21</sup> Landbruksdirektoratet. *Definisjon av landbruksveier s.3*

<sup>22</sup> Landbruksdirektoratet. (2015).

<sup>23</sup> Forskrift om miljøtiltak mv. i skogbruket. (2004).

*landbruksvirksomhet utgjør hovedformålet. Av §1-2 definisjoner, er landbruksvirksomhet definert som: jord- og skogbruk, herunder gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.*

Etablering av massetak som er *nødvendig i forbindelse med bygging og vedlikehold av det enkelte veianlegg og eventuelle tilgrensende landbruksveier* kommer også under virkeområdet for forskriften.

### **3.4.3 Historiske endringer av lovverk**

I 2015 ble endringer i forskriften «Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier» innført på bakgrunn av den nye høyreregjeringens ønske om forenkling i byråkratiet og satsning på skogbruket, som en del av det grønne skiftet. Tanken bak blir beskrevet som «i tråd med regjeringens politikk, der det blant annet er lagt vekt på å gjøre reglene enklere og tydeligere.»<sup>24</sup>

Dette skulle stimulere til økt drift og satsning hos de mange skogeiere i Norge. Forskriften ble vedtatt 28 mai 2015, med ikrafttredelse 01.07.15 av Landbruks og matdepartementet, og er forankret i skoglova - lov 27. mai 2005 nr. 31 om skogbruk §7, og Jordlova - lov 12. mai 1995 nr. 23 om jord, §§ 3 og 11.

Den avløste da den tidligere forskriften av 20. desember 1996 nr. 1200 om planlegging og godkjenning av veier for landbruksformål. Denne har sitt utspring i «*Forskrift om planlegging og godkjenning av skogsveger*», fra 1991. Dette er den første ordentlige forskriften som regulerer bygging og ombygging av skogsveier.

Den største endringen fra forskriften fra 1996 og dagens gjeldende lovverk, er kanskje først og fremst at «enklere opprusting og punktutbedring av eksisterende skogsveier, som ikke innebærer heving til en bedre veiklasse, ikke trenger tillatelse av kommunen for å gjennomføres. Det er også konkretisert hva som regnes som ubetydelige terrenginngrep, henholdsvis 150m vei, som total ikke overstiger et totalareal på 450m<sup>2</sup>, og ikke høyere fylling/skjæring enn høyst 1m, og er derfor ikke et søknadspliktig tiltak jf. § 1-3 andre ledd. Videre er det brakt på det rene at enkle og midlertidige driftsveier i skogbruket, eksempelvis ved gravedrifter, hvor det benyttes gravemaskin til å lage driftsveger inne i et bestand, nå

---

<sup>24</sup> Fastsetningsbrev, (2015). 6 avsnitt.

krever tillatelse fra kommunen, så fremt de ikke faller inn under ubetydelige terrenginngrep, som nevnt ovenfor.<sup>25</sup>

#### **3.4.4 Forskriftens hensyn til naturfarer**

Viktigst for kanskje denne oppgaven er at det stilles gjennomgående tydeligere krav til faren for erosjon, flom og løsmasseskred i forbindelse med tiltak ved bygging og ombygging av landbruksveier, skal vurderes og tas hensyn til både i prosjektfase og kommunal saksbehandling. Dette hensynet til miljøverdier er i dagens gjeldende forskrift allerede tatt inn i formålsparagrafen §1-1. Videre er det stilt krav om at byggesøknad skal *«belyse hensynet til å minimere faren for flom, erosjon, løsmasseskred og negativ påvirkning på kjente miljøverdier skal ivaretas i forbindelse med tiltaket,»* jf. Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier §2-3 siste ledd.

Dette blir igjen tatt opp i § 3-2 (1) om vedtakets innhold – hvor *«Saker som behandles etter denne forskriften skal undergis landbruksfaglige og miljøfaglige vurderinger, jf. § 1-1, og hvor det blant annet skal legges vekt på:.... konsekvenser som bygging, ombygging og bruk av veien vil ha for miljøverdier, faren for flom, erosjon og løsmasseskred.*

I tillegg skal det *«framgå av vedtaket at det er gjort vurderinger i samsvar med naturmangfoldloven<sup>26</sup> § 7»*, som beskriver prinsipper for offentlig beslutningstaking i §§ 8 til 12. Av disse er det spesielt §§ 9 og 12 som er av størst betydning for bygging og drift av skog og skogsbilveier. Herunder «føre var prinsippet» i § 8 om at ikke mangel på kunnskap skal kunne treffe vedtak, dersom det er en risiko for alvorlig, eller irreversibel skade på naturmiljøet.

Videre skal *«en unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater,»* Jf. § 12.

---

<sup>25</sup> Fastsetningsbrev. (2015). 7. avsnitt.

<sup>26</sup> Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven).



Vilkåret i den tidligere forskriften<sup>27</sup> om at det *skal* foreligge en konsekvensutredning for bygging av landbruksveier med lengde over 15km, jf. 2-1 er nå fjernet fra gjeldende forskrift, og endret til at *nybygging av landbruksveier med en lengde over 5 kilometer skal vurderes konsekvens utredet før vedtak fastsettes*, jf. Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier §2-2. Dette betyr at det ikke er noe automatikk i at det skal konsekvensutredes, men opp til kommunen ved den enkelte saksbehandler, å avgjøre i hvert enkelt tilfelle.

### 3.4.5 Bruk av planleggerkompetanse

Videre er det i den nye forskriften fastsatt i § 3-3 – vilkår om at kommune kan kreve at det benyttes planleggerkompetanse, som i lovforarbeidene er omtalt som godkjent veiplanlegger for skogsbilveier. Skogkurs holder kurs som sertifiserer veiplanleggere gjennom et samlingsbasert kursopplegg utarbeidet sammen med Norges Skogeierforbund, NIBIO/NMBU, Høgskolen i Hedmark, campus Evenstad, og Landbruksdirektoratet. I tillegg må veiplanleggerene få godkjent sin realerfaring, for å bli godkjent. Prosjektet er finansiert av Landbruksdirektoratet.

Bruk av planleggerkompetanse ikke er noe absoluttkrav, men et vilkår kommunen kan stille. Tanken er at bruken av planleggerkompetanse, skal hjelpe både kommune og grunneier som en uavhengig tredje part, til å trekke riktige avgjørelser i henhold til rasjonell skogsdrift, økonomi, miljøverdier, flom og rasfare, slik at vedkommende kan bidra til at aktørene fatter personlig og samfunnsmessige fornuftige løsninger. Spesielt i flom og rasutsatte områder er dette viktig. Det er eksplisitt nevnt i fastsettelsesbrevet for forskriften at det gjennomgående skal stilles «tydeligere krav til at faren for flom, erosjon og løsmasseskred ved veitiltak skal vurderes og tas hensyn til, i både planleggingen og i saksbehandlingen knyttet til bygging og ombygging av landbruksveier.» Dette er særlig aktuelt ved planlegging og bygging av veier i bratt terreng og under marin grense, og ellers der tiltaket kan medføre risiko for naturskade på bebyggelse og samfunnsviktig infrastruktur. Kommunen kan i slike tilfeller stille vilkår om at *veiplanlegger*, eller geoteknisk kompetanse brukes i planleggingen av tiltaket<sup>28</sup>.»

---

<sup>27</sup> Forskrift om planlegging og godkjenning av skogsveger. (1991)

<sup>28</sup> Fastsetningsbrev. (2015). 6. avsnitt.

### 3.4.6 Tiltak unntatt for søknadsplikt

Forskriften gjelder ikke for opparbeidelse av oppstillingsplass for landbruksmaskiner til bruk på eiendommen og enkle avkjørsler fra godkjente landbruksveier. Det samme gjelder *enkle og midlertidige driftsveier som bare medfører ubetydelige terrenginngrep*. Med ubetydelige terrenginngrep menes *planering med samlet omfang på inntil 150 meter, eller på areal inntil 450 m<sup>2</sup>, der fylling eller skjæring ikke fører til mer enn 1 meter avvik fra opprinnelig terrengnivå*. Dog gjelder dette likevel ikke, dersom konsekvensene av inngrepet kan ha *vesentlig negativ påvirkning på de hensyn som fremgår av § 1-1*.

Av mindre tiltak på eksisterende vei, har man valgt å unnlate dette fra forskriften, såfremt tiltaket ikke medfører endring av veiklasse, fra før og etter utbedring, jf. § 1-3, andre ledd;

*«Forskriften gjelder ikke for vedlikehold, punktutbedring eller enkel opprusting av eksisterende landbruksvei som ikke medfører endring av veiklasse i samsvar med normaler for landbruksveier med byggebeskrivelse.»* Dersom veien *«planlegges og bygges etter annet lov- og forskriftsverk»*, gjelder heller ikke forskriften av innlysende grunner.

### 3.4.7 Bestemmelsene i pbl § 29-5 og § 29-7

Et viktig moment i forskriften, er at det i samme paragraf, siste ledd som nevnt tidligere åpner for at;

*«Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 om tekniske krav og § 29-7 om krav til produkter til byggverk, med tilhørende deler av forskrift 26. mars 2010 nr. 489 om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift) gjelder så langt de passer til bygging og ombygging av landbruksveier etter denne forskriften.»*

Altså kan de tekniske krav til veibygging etter Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, i praksis i stor grad være regulert av plan og bygningsloven. Pbl § 29-5 stiller tekniske krav til *«Ethvert tiltak skal prosjekteres og utføres slik at det ferdige tiltaket oppfyller krav til sikkerhet, helse, miljø, energi og bærekraftighet, og slik at vern av liv og materielle verdier ivaretas.»*

Altså kan bygging av landbruksveier i mange sammenhenger måtte følge de samme krav til ivaretagelse av *sikkerhet, miljø og vern av liv og materielle verdier* ivaretas, slik som ved

andre tiltak etter plan og bygningsloven. Riktig nok har Landbruksdirektoratet utarbeidet en egen veileder for teknisk beskrivelse for de ulike veiklasser, men dersom en tolker landbruksveiforskriften strengt, vil denne kun være veiledende, og plan og bygningsloven være styrende når det kommer til tekniske krav. (lex superior). For innføring i styrkeforholdet mellom lov og forskrift, henvises det til grunnleggende juridisk metode<sup>29</sup>. Jeg går ut ifra at dette er kjent for leseren, og vil derfor ikke greie videre ut om dette.

Av lovforarbeidene<sup>30</sup> går det frem at første ledd i dagen §29-5, bygger på en videreføring av plan og bygningsloven fra 1985, §77 nr.1, som i dag er § 29-4 og omhandler tekniske krav. Første ledd lød følgende; «Ethvert byggearbeid skal utføres fagmessig og teknisk forsvarlig slik at det ferdige byggverket tilfredsstillende de krav som er satt til *sikkerhet, helse, miljø og brukbarhet* i eller i medhold av denne loven.» Essensen av 1. ledd har derfor i praksis blitt flyttet til § 29-5 dagens lov, med begrunnelsen om å gi en mer presis ramme for de tekniske forskriftene til loven. Således stiller første ledd et generelt krav om at ethvert tiltak skal oppfylle kravene til sikkerhet, helse, miljø og energi, og slik at vern av liv og materielle verdier ivaretas gjennom prosjekteringen, utførelsesfasen og til det ferdige tiltaket /produktet.

Andre ledd går ut på kravet til forsvarlig energibruk, planløsning eller innemiljø i det konkrete byggverk. Dette leddet er myntet på krav i tiltak som er av mer bygningsmessig karakter. Eksempelvis nevnes «lysforhold, oppvarming, ventilasjon og brannsikring. Dette er derfor relevant for bygninger for opphold for mennesker. Jeg finner derfor ikke andre ledd relevant for tiltak som angår privat veibygging. Forøvrig åpner andre ledd for muligheten som avslagshjemmel ifølge forarbeidene<sup>31</sup>, men skal fortrinnsvis ikke brukes rutinemessig i byggesaksbehandlingen, da kravene skal avklares og oppfylles gjennom tilsyn. (Kommunens tilsyn er ikke lenger like aktuelt nå som tidligere, da mye av tilsynet i dag skal gjøres gjennom selvstendig/uavhengig kontroll).

Kanskje mest av relevant for denne oppgaven, er bestemmelsens i paragrafens tredje ledd, gjennom formuleringen: «For å sikre at ethvert tiltak får en forsvarlig og tilsiktet levetid, skal det ved prosjektering og utførelse tas særlig hensyn til geografiske forskjeller og klimatiske forhold på stedet.»

---

<sup>29</sup> Boe, E. (2012). - Grunnleggende juridisk metode.

<sup>30</sup> Ot.prp. nr 45 (2007-08) s. 343

<sup>31</sup> Ibid s. 343

Av forarbeidene går det frem at formålet er å understreke viktigheten av å ta hensyn til lokale klimaforhold. Altså er ikke generelle godkjente løsninger på tiltak alltid tilstrekkelig, dersom en ikke tar hensyn til de lokale forholdene på stedet. Et praktisk eksempel på dette, er at det stilles andre krav til hvor mye snølast en bygning skal kunne belastes i Trysil, enn på Ås. Eller hvor mye vindlast en bygning skal motstå i havgapet i Lofoten, kontra en bygning i Ski. Av forarbeidene omtales det at «bestemmelsen er ment som en presisering av krav som allerede framgår av gjeldende teknisk forskrift (TEK) § 7-32 vedrørende sikkerhet mot naturpåkjenninger.» Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven i 1997 § 7-32 omfattet den gang sikkerhet mot snø, sjø og vind, i tillegg til dagens flom og skred. Dette er nå forflyttet over til kapittel 10 i TEK 17. Tredje ledd er derfor i direkte sammenheng og hjemmel for å ivareta naturpåkjenninger som flom og skred. Paragrafens bestemmelser får derfor anvendelse for både plan og bygningsloven, og for forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier.

Siste og fjerde ledd åpner for at *departementet kan i forskrift gi utfyllende bestemmelser om tekniske krav til tiltak, herunder om krav til energiløsninger*. Forarbeidene omtaler at bestemmelsen er den sentrale hjemmelen for teknisk forskrift, i dag TEK 17<sup>32</sup>. Altså er dette den bestemmelsen som binder plan og bygningsloven og teknisk forskrift direkte sammen for naturfarer. For mer informasjon om tekniske krav, vil jeg komme tilbake til dette i kapitlet om TEK17.

Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier henviser i § 1-3, siste ledd også til plan og bygningsloven § 29-7. Paragrafen har først og fremst til formål å stille krav om de enkelte produkter som inngår i et byggverk. Av forarbeidene går det frem at første ledd stiller krav til at produkter som inngår i byggverk skal ha forsvarlige egenskaper<sup>33</sup>. Bestemmelsen stiller krav til dokumentasjon om egenskaper til produktet. Siste ledd stiller føringer for at «departementet kan gi forskrifter om tekniske spesifikasjoner og om godkjennings- og kontrollsystemer som skal legges til grunn for dokumentasjon og tilsyn, herunder kan departementet fastsette krav til og om merking av produkter til byggverk (CE-merket produkt)»

Dette er dokumentasjon som oftest samles i FDV (Forvaltning, drift og vedlikehold) dokumentasjonen for prosjektet. Dette er ofte en samling datablad som beskriver egenskaper

---

<sup>32</sup> Ot.prp. nr 45 (2007-08) s. 343

<sup>33</sup> Ibid s 343

ved produktene som tiltaket består av og for drift og vedlikehold. For veibygging har det vært et omdiskutert tema hvorvidt tilslag som pukkt og kult skal være CE-godkjent, da alle knuste stener i utgangspunktet er unike og vanskelig sikre at samtlige stener innehar de samme egenskaper. Likevel ble det fra 1/1-2014 et krav om at tilslag er CE-merket, og er nå innarbeidet i forskrift om omsetning og dokumentasjon av produkter til byggverk<sup>34</sup>. For rent tekniske krav henvises det til Norsk standards produktstandarder for tilslag<sup>35</sup>. Av andre produkter som inngår i et typisk tiltak som veibygging, er fiberduk for separering av masser, prefabrikkerte rør og kulverter. Disse er CE-godkjente og tilfredsstillende felles europeiske standarder som er nærmere beskrevet i Eurokodene<sup>36</sup>.

### **3.5 Bygging av vei etter plan og bygningsloven**

Vi har nå vært innom bestemmelsene for bygging av landbruksvei etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier. For å belyse ulikhetene mellom forskriften og plan og bygningsloven, vil jeg i dette kapitlet redegjøre for hvordan saksgangen er for tiltak etter pbl. Hovedfokus vil fortsatt være rundt tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur og miljøforhold, eksempelvis rundt tiltak som en privat (grus) vei som krysser et nedbørsfelt.

#### **3.5.1 Krav til byggegrunn - §28-1**

Plan og bygningsloven er primærlovgivningen som regulerer planlegging og byggesaksbehandling for alle søknadspliktige tiltak. Jeg har ovenfor vært innom pbl §29-5 om hva slags krav som stilles til de rent tekniske løsningene. Dog går disse kravene ut på hvilke tekniske kvaliteter tiltaket må inneha ved prosjektering og realisasjon, og stiller således ikke krav til vilkår for at det i det hele tatt skal være aktuelt å tillate bygging. Pbl § 28-1 tar derimot hånd om krav til selve byggegrunn. Bestemmelsen har eksistert i svært lang tid og har sine røtter tilbake til 1924 ved §§ 60 og 146 i lov om bygningsvesenet. Den ble siden endret noe, og videreført som § 68 i plan og bygningsloven fra 1965. Dagens bestemmelse er i utgangspunktet en videreføring av § 68 i den tidligere plan og bygningsloven av 20. juni 1986 nr. 37<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup>Forskrift om dokumentasjon av byggevarer. (2013).

<sup>35</sup> Norsk standard (2009)

<sup>36</sup> Eurokoder er en felles europeisk serie standarder for prosjektering av byggverk og dokumentasjon av produkters bæreevne/styrke til konstruksjonsformål. Byggverk defineres som alt som bygges eller er et resultat av byggearbeid, dvs. at både bygg- og anleggskonstruksjoner er inkludert.

<sup>37</sup> Ot.prp. nr 45 (2007-08) s. 206

Det ble da tatt inn at bestemmelsen også kunne nedlegge byggeforbud eller sette særskilte vilkår for utbygging i utsatte områder. Denne materielle bestemmelsen kan også benyttes som avslagshjemmel for delingssøknader etter revisjonen av plan og bygningsloven i 1986<sup>38</sup>. Dette gir kommunen ikke bare en mulighet til avslag, men en plikt ved behandling av både byggesøknader og delingssøknader om og vurdere om vilkårene i paragrafen er innfridd. Ut ifra utfallet kan kommunen enten godkjenne, avslå, nedlegge forbud eller stille særlig vilkår for tiltaket, for at søknaden skal kunne godkjennes.

Formålet med §28-1, er adgangen til å stille krav om sikkerhet mot naturpåkjenninger, og omhandler forhold som skred, flom, flodbølger, radon, støy og forurensning. Paragrafen gir også direkte hjemmel til kravene til sikkerhet i byggeteknisk forskrift<sup>39</sup>.

Faktorer som resulterer i skader, farer eller ulemper som følge av mangelfull eller utilstrekkelig prosjektering, eller utførelse av byggetiltaket, faller utenfor § 28-1<sup>40</sup>. Jeg vil derfor ikke i denne oppgaven omtale bygningsfeil eller byggeteknikk noe ytterligere.

### **3.5.2 Naturforhold**

Hva som menes med naturforhold etter §28-1 første ledd, er i lovens forarbeider definert som en videreføring av definisjonen av § 68 i den tidligere plan og bygningsloven fra 1985<sup>41</sup>. Denne henviser videre i forarbeidene at begrepet naturforhold, har samme betydning som beskrivelsen fra plan og bygningsloven fra 1965. Her beskrives det at naturforhold fortsatt tilsvarer ordlyden fra 1965- lovgivningen «synking, vannsig, flom, ras e.l<sup>42</sup>». Steinar Taubøll henviser også i sin artikkel<sup>43</sup> til rundskriv T-5/97<sup>44</sup> hvor det hevdes at med naturforhold, menes de naturgitte omstendigheter ved arealet, og omgivelsene som gjør at bebyggelse av eiendommen medfører fare eller ulempe. Av eksempler vises det til flomutsatte områder, jordras, steinras, leirras og snøras. Videre nevner Taubøll at listen ikke er uttømmende i forhold til tolkningen av 28-1, men at formålet må være å avdekke naturforhold som kan utgjøre en fare i loven forstand. Taubøll omtaler at begrepet naturforhold må antas

---

<sup>38</sup> Ibid s. 206

<sup>39</sup> Utbygging i fareområder (2008) kapittel 2.4

<sup>40</sup> Ibid. kapittel 2.4

<sup>41</sup> Ot.prp. nr 45 (2007-2008) Kapittel 27.12, s. 338

<sup>42</sup> Ot.prp. nr 57 (1985-1986) s. 66

<sup>43</sup> Steinar Taubøll, Kart og Plan 2015 nr. 1, s 39

<sup>44</sup> Rundskriv T-5/97 fra Miljøverndepartementet og kommunal- og arbeidsdepartementet punkt 4.3.4

at en sikter til «meteorologiske prosesser, og prosesser drevet av jordens indre eller ytre krefter<sup>45</sup>».

### 3.5.3 Miljøforhold

Ordet miljøforhold i paragrafen har også en egen betydning. Det fremgår av forarbeidene at formålet med innføringen av ordet i lovendringen fra 1986, var at dette skulle gjøre det enklere for forvaltningen å stille vilkår for enkeltvedtak som angikk miljøforhold. Med miljøforhold er det i forarbeidene <sup>46</sup> ment å dekke fysiske tiltak i det ytre miljø som veier, flyplasser, skytebane, spesiell industri, avfallsanlegg m.v.

Altså er dette miljøforhold som ikke direkte er til noen fare, men er av en sårbar karakter at det kan utløse behov for sikringstiltak. Kommunen har derfor adgang til å nedlegge byggeforbud, eller kan sette særlig krav i byggesøknaden. Dette kan eksempelvis i forhold til veier være krav om begrensning av forurensning. Dette kan løses gjennom særlig krav, som oppsett av skjerming langs veien, som følge av snø, eller støy i byggesøknaden. Av Steinar Taubølls artikkel går det frem saker som angår «miljøforhold» etter § 28-1, har i rettssystemet vært så godt som fraværende. Da problemstillingen i oppgaven henspiller seg rundt lovverket rundt naturfarer ved private veier, ser jeg det som lite relevant og omtale hvilke detaljkrav kommunen kan stille av sikringstiltak videre i oppgaven.

Det ble i forarbeidene til plan og bygningsloven av 1986, fastslått at en avgjørelse om et område var egnet for utbygging eller ikke i forhold til naturfare, måtte bero på sannsynligheten for at noe vil skje, og graden av fare/skade som kunne oppstå. Videre ble det bemerket i vurderingen av hvorvidt en tomt kunne bebygges eller ikke, måtte bygningsetaten i nødvendig utstrekning legge vekt på ekspertuttalelser.<sup>47</sup> Altså kan en slutte ut i fra dette, at området det ønskes utbygd ikke nødvendigvis må være 100% sikkert, men at området måtte ha *tilstrekkelig sikkerhet* ut ifra vurderingen som var gjort. For utbygging av en mindre privat vei, hvor konsekvens av skader vil være liten, vil det derfor trolig ikke være nødvendig med involvering av faglige eksperter, da selv om området da ikke er 100% sikkert, vil konsekvensene være lave.

---

<sup>45</sup> Steinar Taubøll, Kart og Plan 2015 nr. 1, s 38

<sup>46</sup> Ot.prp. nr 57 (1985-1986) s. 66

<sup>47</sup> Ibid s. 67

### 3.5.4 Virkeområde for § 28-1

§ 28-1 er i dag i utgangspunktet aktuell for alle tiltak som angår byggegrunn og sikkerhet. Bestemmelsen kan primært benyttes som selvstendig avslagshjemmel, uavhengig av om det omsøkte tiltaket er innenfor regulert, eller uregulert område<sup>48</sup>, og er således den paragraf som avgjør om et område innehar de egenskaper som kreves for at området oppfyller de krav som stilles til lovens bestemmelser rundt sikkerhet mot naturfarer. Dette fremgår av § 28-1, første ledd ved at «grunn bare kan bebygges, eller eiendom opprettes eller endres, dersom der er tilstrekkelig sikkerhet mot fare, eller miljøforhold.»

Nytt for § 28-1, som ble inntatt ved utarbeidelsen av dagens plan og bygningslov, med bakteppe i Ålesundsutvalgets innstilling, var en klarering av om «fare eller vesentlig ulempe» måtte spores tilbake til naturens prosesser, eller om det også kunne være et resultat av menneskelig aktivitet<sup>49</sup>. Utvalget ble opprettet som følge av en rasulykke i Ålesund, der striden gikk på om sprengningsarbeidene som hadde pågått på byggetomten ved etablering, var i direkte årsakssammenheng med raset som gikk senere, etter at bygningen var oppført. I dagens lov er det nå tilføyd at «det samme gjelder grunn som utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket.» jf. § 28-1, første ledd, siste punktum. Dette gjaldt for øvrig også § 29-5 som det er drøftet om tidligere i teksten. Også her ble det presisert at det ferdige tiltaket ikke skulle føre til «risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø og materielle verdier»<sup>50</sup>.

Naturpåkjenninger kan medføre *fare*. Naturpåkjenningene kan både være allmenne kjente laster som påvirker en konstruksjon. Eksempelvis vind eller snølast. Her finnes det innarbeidede metoder for å hanskere kreftene. Slike laster anses ikke som fare, etter farebegrepet i §28-1.

Annerledes er det for prosesser som flom og skred, som en i utgangspunktet ikke lar seg dimensjonere unna. Dersom en planlagt vei eksempelvis går der hvor det er allmenn kjent at det går flom hvert tredje år, kan en innenfor virkeområdet for § 28-1 gi avslag på dette grunnet faren. Eller sekundært plassere veien på en slik måte at den ikke rammes.

---

<sup>48</sup> Ot.prp. nr. 45 (2007-08) s. 206

<sup>49</sup> Inst.O nr. 50 (2008-2009) punkt 14.2

<sup>50</sup> Ibid punkt 15.2



Med begrepet *vesentlig ulempe*<sup>51</sup> menes forhold som ikke innebærer direkte fare. Med det menes at sjenansen for naboer eller andre er av en slik karakter, at tomten anses som uegnet til utbygging, eller at det må iverksettes sikringstiltak.

Et praktisk eksempel for dette, kan være at en planlagt privat vei på tvers av et nedbørsfelt som kan være til vesentlig ulempe for et eksisterende boligfelt nedstrøms, dersom tiltaket samler nedbørsfeltet oppstrøms, til noen få stikkrenner mot boligfeltet. I en eventuell flomsituasjon kan da boligfeltet bli utsatt for vesentlig ulempe som følge av tiltaket, dersom dette resulter i at store mengder vann renner ned på plener og uteareal rundt boligen, men allikevel ikke utgjør noen fare for oversvømmelse eller fare for liv. Kommunen kan derfor gi byggesøknaden avslag, forbud eller særlige krav<sup>52</sup>. Det skal derimot relativt mye til, før en ulempe anses å være vesentlig. Vilåret er at graden av sjenanse må overstige det alminnelige. I vurderingen skal det inngå nytten av tiltaket, hyppigheten av skader og omfanget av skadene er<sup>53</sup>.

### 3.5.5 Utredningskrav for arealplaner

Graden av utredning av sikkerheten for arealer i et område vil variere hvor langt i planprosessen en er kommet. Av naturlige årsaker, vil det være samfunnsøkonomisk unødig å benytte ressurser for å utrede områder som ikke er sikkert at vil bli ført fra kommuneplan til reguleringsplan, ect. Altså kan omfanget av utredning og detaljgrad være ulik for hvilket stadie området befinner seg i en plan / reguleringsprosess. Dog er kravet til ivaretagelse av tilstrekkelig sikkerhet den samme, uavhengig av hvor i prosessen en befinner seg<sup>54</sup>.

Det finnes derimot klare krav til grad av utredning av naturfarer etter ulikt plannivå. For reguleringsplannivå kreves det at det skal utredes reell fare, før godkjenning av plan. Utredningen har til formål å identifisere, samt avgrense fareområdene i henhold til relevante sikkerhetsklasser i TEK10, som jeg vil komme tilbake til. Flomfare skal detaljkartlegges og gjentaksintervallene skal tallfestes i tråd med kravene i TEK10. Dersom områder ikke tilfredsstillende kravene i TEK10, må disse avmerkes som fareområde i reguleringsplanen.

---

<sup>51</sup> Utbygging i fareområder (2008) kapittel 2.4

<sup>52</sup> T-5/97 Fareområder. Kap. 3.3.1.1 og 4.1.

<sup>53</sup> Utbygging i fareområder. (2008). kapittel 2.4

<sup>54</sup> Taubøll, S. (2015). s. 35

Uten informasjon kan det lett trekkes feil vurderinger. En forutsetning for å kunne motvirke potensielle farer, er derfor å fremskaffe tilstrekkelig informasjon. De senere årene har det blitt flere lett tilgjengelige karttjenester som er digitale. Flomsonekart har blitt utarbeidet av NVE, for de mest skadeutsatte strekningene i Norge. Her visualiseres hvilke områder som oversvømmes, og til hvilket gjentaksintervall. Det er også oppgitt vannstand for ulike tverrprofiler, og en sikkerhetsmargin som skal legges til ved planlegging av ny bebyggelse. Kartenes data er basert på historiske målinger og observasjoner av vannføring og vannstand. Flomsonekartene er et viktig verktøy for å dokumentere at sikkerhetskravene for flom er oppfylt. I tillegg kan kartene brukes som grunnlag for sikringstiltak, flomvarsling og beredskapsplanlegging. For tiltak i områder hvor det ikke finnes et slikt flomsonekart, skal det dersom det foreligger mistanke om flomfare, innhentes nødvendig kompetanse til å utrede flomfaren.

Tiltak som landbruksvei og- eller andre private mindre bilveier i skogen, er som oftest i LNF-områder. Dette er områder som er uregulerte, og det er trolig ikke gjort noen større kartlegging for hva angår sikkerhet mot flom i kommuneplan. Det er derfor viktig at informasjonen som tiltakshaver innbringer, er så troverdig og tilstrekkelig utredet som mulig. Feilaktig informasjon kan føre til vedtak som er i strid med formålet med bestemmelsen. Jeg vil komme mer tilbake til dette i kapittel 3.3.8.

Også for tiltak, som er unntatt søknadsplikt etter plan og bygningsloven, gjelder kravet om sikkerhet. Tiltakshaver må i slike tilfeller stå som fullt ansvarlig for at det tiltaket vedkommende søker om, oppfyller kravene til sikkerhet. Kommunen kan eventuelt gripe inn ved tilsyn. Eksempelvis ved ferdigbefaring av en landbruksvei, som er unntatt plan og bygningsloven etter landbruksveiforskriften. Jeg vil komme mer tilbake til dette i kapittel 3.3.8.

### **3.5.6 Ansvar rundt naturfarer**

For byggesøknader og reguleringsplaner i privat regi, er det primært forslagsstiller som plikter å skaffe til veie dokumentasjon som verifiserer at området innehar egenskapene som trengs for å tilfredsstillere kravet om tilstrekkelig sikkerhet. Det fratrukker ikke kommunene muligheten til og selv vurdere og gjøre ytterligere undersøkelser rundt naturfarene på området, før et vedtak fattes. Kommunen er nemlig uavhengig av om utredningen er foretatt av tiltakshaver, kommunen selv, eller en innleid uavhengig tredjepart, ansvarlig for at innholdet i planer og

tillatelser oppfyller lovens krav<sup>55</sup>. Selv om kommunen har et objektivt ansvar, for å kontrollere at omfanget og troverdigheten av det som blir innsendt av tiltakshaver, stemmer overens med virkeligheten, må det kunne stilles begrensninger av hvor omfattende kommunens undersøkelsesplikt skal måtte være. Man kan derfor ikke forvente at kommunen vil ettergå i detalj samtlige saker, og må her realisere seg med hva som menes med tilstrekkelig sikkerhet<sup>56</sup>. NVE har i veilederen «flaum og skredfare i arealplanar» kapittel syv forsøkt å konkretisere hvilken kompetanse og hvilket omfang det kan være fordelaktig å utrede i de ulike planfaser<sup>57</sup>.

Det offentlige har en plikt til å forebygge skader og ulempe som kan følge av naturskader. Dette følger av blant annet av pbl §§ 3-1, 4-3 og som sagt § 28-1. I tillegg om ikke føringene utløser noen selvstendig handleplikt, underbygger naturskadeloven § 20 og sivilbeskyttelsesloven §14 ansvaret, og viser til plan og bygningsloven. Det må derfor ikke settes i verk tiltak på områder, hvor der er risiko for at fare som følge av natur eller miljøforhold kan oppstå.

Dog er det enkelte områder hvor kommunen har noe mer ansvar enn tiltakshaver. I forarbeidene til byggesaksforskriften<sup>58</sup> skriver departementet at forvaltningens oppgave er begrenset til å kontrollere at det foreligger tilstrekkelig dokumentasjon, og således ikke har ansvaret for innholdet i dokumentasjonen og kontrollen, bortsett fra den delen som gjelder rammetillatelsen. Hva som inngår i rammetillatelsen går frem av byggesaksforskriften §6-4, bokstav e) ved: «Så langt det er relevant for tiltaket, skal rammetillatelse omfatte...sikkerhet mot fare» Av veiledningen går det frem at for å få tillatelse for tiltaket, må sikkerhet mot fare være identifisert, og eventuelt iverksette sikringstiltak. Videre må ikke detaljprosjektering være gjennomført før søknaden om igangsettingstillatelse er innsendt.

For områder som allerede er regulerte, vil det som regel i forkant av reguleringen vært utført en risiko og sårbarhetsanalyse. Det er derimot ingen automatikk i at eksempelvis tidligere vedtatte reguleringsplaner, ikke likevel kan føre til at en kan få avslag etter § 28-1. Eksempelvis kan det for gamle planer, i mellomtiden ha kommet ny teknologi og nye flomkart som avdekker fare ved områder, hvor det tidligere ikke var kjent noen fare. Det er derfor ingen automatikk i at en byggesøknad blir godkjent så lenge den er i henhold til

---

<sup>55</sup> Junker, E. (2015) s.52

<sup>56</sup> Ot.prp. nr. 57 (1985–86) side 67

<sup>57</sup> NVE. (2014). *Flaum og skredfare i arealplaner*. s.18-34

<sup>58</sup> Ot.prp. nr.39 (1993-1994) s.74

gjeldende reguleringsplan. Kommunen kan i slike tilfeller velge å gi avslag på en tilsynelatende plettfri byggesøknad, fordi den endelige vurderingen av risikobildet skal først gjøres på det tidspunkt det søkes om byggetillatelse, eller at bygging blir aktuelt<sup>59</sup>. Dette på bakgrunn av at det kan ha tilkommen informasjon i tilknytning til byggegrunn eller miljø som ikke var kjent da reguleringsplanen i sin tid ble vedtatt.

### **3.5.7 Nissegård–dommen**

Jeg vil i forbindelse med ansvaret rundt naturfarer, trekke inn tidligere rettspraksis rundt tiltakshaver og kommunens ansvar for vurdering av sikkerhet mot naturfarer i byggesøknader. Nissegård - dommen (Rt - 2015 – 257) er meg bekjent, den nyeste og kanskje eneste høyesterettsdom som omhandler kommunens aktsomhet mot naturfarer i byggesaksbehandlingen. Saken er noe uvanlig, da det ikke forelå noen form for skade, men er desto større av interesse for denne oppgaven. Dommen ble avsagt under dissens, og en kan av den grunn tolke at man her er i et grensetilfelle<sup>60</sup>. Saken er ikke direkte valid for oppgaven, da tematikken ikke er identisk. Det var i denne saken snakk om snøras som aktuell naturfare. Deler av argumentasjonen som blir brukt i dommene, kan likevel være av relevans for hvordan potensielle dommer innenfor tematikken flom, kanskje ville blitt avsagt. Derfor har jeg valgt å trekke den inn, for å synliggjøre de generelle prinsippene en kan slutte ut ifra dommen.

Hendelsesforløpet sporer tilbake til 1992, da en grunneier i Lom fikk bygge en bolig, som han senere flyttet til i 1999. I mellomtiden utviklet han gården til å bli en aktivitetsgård, med tilhørende hytteutleie i sommerhalvåret. I 1999 fikk han godkjent søknad om omdisponering av disse arealene til næringsvirksomhet, med den forutsetningen at det ble tatt hensyn til aktuell rasfare i området. Vedkommende fikk siden utarbeidet et privat reguleringsforslag, som ble godkjent av kommunen i 2000. I denne reguleringsplanen ble det avsatt et fareområde på deler av arealet. Som følge av godkjent reguleringsplan, søkte grunneieren om byggetillatelse for oppføring av 20 store hytter, 21 små, samt bygg med fellesfunksjoner. Søknaden ble godkjent av kommunen, sammen med 40 mindre hytter innenfor dette fareområdet, men disse ble aldri realisert.

---

<sup>59</sup> Temaveiledning HO-1/2008 – Utbygging i fareområder Statens byggtekniske etat s.42

<sup>60</sup> Junker, E og Taubøll, S. (2015). s. 194

Når kommunen senere skulle rullere kommuneplanen, ble det innhentet rasfaglig kompetanse fra Norges geotekniske institutt. Fagrapporten avdekket blant annet at hele eiendommen til denne mannen lå innenfor et rasfarlig område, hvor gjentaksintervallet var over 1/1000.

Når grunneier siden søker om en ytterligere byggetillatelse i henhold til den godkjente reguleringsplanen, blir søknaden ikke realitetsbehandlet som følge av manglende dokumentasjon av sikkerheten for området, da det ble vist til den nylige avdekkede rasfaren. Eieren gikk da til sak mot kommunen, da han mente kommunen hadde opptrådd uaktsom i saksbehandlingen av byggesøknadene, som følge av å ikke ha oppdaget rasfaren tidligere. Vedkommende påberopte seg av den grunn et tap, som følge av og ha investert i et rasfarlig område. Til opplysning kan det neves at vedkommende selv hadde krysset av i byggesøknaden, at sikkerheten rundt tiltaket var utredet, og funnet tilfredsstillende.

For Høyesterett ble det sentrale spørsmålet om kommunen hadde handlet uaktsomt i erstatningsrettslig forstand, jf. Skadeerstatningsloven § 2-1. På tidspunktet da byggetillatelsen ble gitt, var ikke grunneier eller kommunen klar over at det på eiendommen kunne være rasfare på andre deler av eiendommen, enn det avmerkede området i reguleringsplanen. I dommen la retten vekt på forvaltningens hensyn til kjent skredrisiko i kommunen, tiltakshavers kjennskap til området, da han hadde eid eiendommen siden 1989, samt farens synbarhet i terrenget og tidligere skred.

Dommen trakk frem at på grunn av at tiltakshaver hadde krysset av for tilstrekkelig sikkerhet mot ras i byggesøknaden, samt hans kjennskap til området, anså de utredningen som tilstrekkelig utredet. Kommunen godkjente søknaden uten å utrede faren for ras videre. Spørsmålet ble derfor om det var uaktsomt av kommunen å ikke utrede rasfaren videre. I retten ble det lagt vekt på at kommunen hadde tidligere vært oppmerksom på skredfare i andre deler av kommunen, og hadde i 1998 gjennomført en ROS – analyse av naturfarer, dog utført av mennesker uten spesialkompetanse innen skredkartlegging. Det var også et moment i saken at hyttene ikke skulle benyttes i vinterhalvåret, og således var faren for tap av menneskeliv begrenset<sup>61</sup>. Resultatet fra Høyesterett kom i kommunens favør, med full frifinnelse. Retten la vekt på i vurderingen at kommunen hadde utvist hensyn til forholdene som på tidspunktet da var kjent, og hadde således ingen holdepunkter for at eiendommen kunne være utsatt for aktuell snøskredfare.

---

<sup>61</sup> Junker, E og Taubøll, S. (2015). s. 194

Dommens prinsipper kan være overførbare til andre naturfarer, som flomfare ved veibygging. Retten la som sagt vekt på hva som var kjent informasjon på det tidspunktet kommunen fattet vedtaket. Altså kan det med det forstås, at kommunen hadde handlet uaktsomt, dersom de hadde innvilget byggesøknaden, med den informasjonen de hadde etter NGI-rapporten. Dommen indikerer at kommunen tillegges større ansvar, jo mer informasjon som er tilgjengelig. Dersom kommunen er i besittelse av et flomkart, som viser fare for flom i nærheten av et område det planlegges veibygging, vil det trolig være uaktsomt å innvilge en byggesøknad, uten at området utredes av fagfolk med kompetanse innenfor flom.

For grunneiere bekrefter dommen at en ikke i utgangspunktet kan påberope seg erstatning som følge av nye faremomenter har dukket opp, som følge av ny kartlegging. I mange områder er data for flomhendelser ufullstendig, eller fraværende, og en kan ikke på bakgrunn av nye funn derfor i utgangspunktet gjøre krav på verditap for eiendommen, som følge av funnene.

### **3.6 Hvilke tiltak gjelder pbl § 28-1?**

I utgangspunktet stiller § 28-1 (1) krav til at det kun kan bebygges eller eiendom opprettes, eller endres så fremt tomten er i henhold til vilkårene. Loven sier derimot ingen ting om hva som menes med begrepet bebygges. Rundskriv T5/97<sup>62</sup> nevner derimot at begrepet «bebygges» ikke bare omfatter bolig og næringsbebyggelse. Fritidsboliger og driftsbygninger i landbruket inngår også av bestemmelsen. Bestemmelsen gjelder også for andre tiltak enn bygninger. Konstruksjoner og anlegg rammes av bestemmelsen når tiltaket plasseres i områder der det foreligger fare for mennesker eller anlegget i seg selv<sup>63</sup>.» Veilederen *Utbygging i fareområder*<sup>64</sup> omtaler i eksempler på hvor krav til sikkerhet gjelder, at også veier, terrenginngrep og vann og avløpsanlegg inngår i begrepet anlegg. Altså må man kunne anta for oppgaven sin del, at både private veier og landbruksveier er å betrakte som anlegg, og således er berørt av § 28-1.

---

<sup>62</sup> Rundskriv T-5/97. (1997). *Arealplanlegging og utbygging i fareområder*.

<sup>63</sup> Temaveiledning HO-1/2008. (2008) s. 41

<sup>64</sup> Direktoratet for byggkvalitet. (2008). *Utbygging i fareområder. Kapittel 2.2*

### 3.6.1 Unntak etter pbl

Det følger av pbl. § 1-6 andre ledd at "Iverksetting av tiltak som omfattes av denne lov, kan bare skje dersom de ikke er i strid med lovens bestemmelser med tilhørende forskrifter, kommuneplanens arealdel og reguleringsplan. Hva som menes med tiltak henvises det til pbl §20-1.

Plan og bygningsloven har i §§ 20-5 og 20-6 en unntaksbestemmelse for krav i loven. Dette gjelder for visse tiltak som behandles etter andre lover og forskrifter. Det er snakk om tiltak etter § 20-1, men som ikke er søknadspliktig, dersom tiltaket blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover. Det står i bestemmelsene at departementet *skal* gi forskrift om hvilke tiltak som er unntatt fra søknadsplikten og i hvilket omfang bestemmelsene skal gjelde. Av forarbeidene går det frem at det med forskrift her menes byggesaksforskriften SAK10<sup>65</sup>. Kapittel fire, regulerer tiltak som er unntatt fra forvaltningens byggesaksbehandling etter plan og bygningsloven. Kapitlet omfatter tiltak som ikke krever søknad og tillatelse, unntak for plassering av særskilt tiltak og unntak for visse tiltak som behandles etter annet regelverk

### 3.6.2 Tiltak etter pbl § 20-5

For tiltak etter § 20-5 er dette rettet mot en rekke mindre tiltak, som etter første ledd ikke er nødvendig med søknad og tillatelse dersom disse er forenelig med gjeldende plan. Reglene om saksbehandling, ansvar og kontroll vil derfor ikke gjelde for disse tiltakene<sup>66</sup>. Vilkårene i gjeldende rett om at tiltaket ikke må føre til «fare eller urimelig ulempe for omgivelsene eller allmenne interesser» gjelder selvfølgelig også for tiltak som er unntatt. Tiltaket vil allikevel være underlagt søknadsplikt, dersom tiltaket er i strid med plan. Det må da enten søkes på vanlig måte etter bestemmelsene i kapittel 21, eller om dispensasjon etter kapittel 19.

Dette er altså snakk om mindre, til del ubetydelige tiltak som er i henhold til reguleringsplan og som ikke kan anses å være til urimelig ulempe etter grannelovas prinsipper. For oppgaven er det bestemmelsene i SAK 10 § 4-1, bokstav e nummer 7, med «mindre fylling eller planering av terreng. Tiltaket må uansett ikke føre til mer enn 3,0 m avvik fra opprinnelig terrengnivå i spredtbygd strøk» Hva som kan kunne defineres som mindre, vil avhenge av

---

<sup>65</sup> Ot.prp. nr. 45 (2007-08) s. 316

<sup>66</sup> Ibid s. 314

tiltakets karakter og innvirkning på omgivelsene. Det er i veilederen kommentert at dette har sine begrensinger i omfang med at; «Arbeider som har et omfang i areal som gjør at de ikke kan betegnes som mindre, vil ikke være omfattet selv om de fastsatte grensene for avvik i forhold til opprinnelig terrengnivå ikke er overskredet.» Altså kan man trolig her ikke etablere noen vei i jomfruelig terreng, da dette ikke kan ansees «mindre tiltak utendørs». I tillegg skal tiltaket som sagt være i henhold til plan, og veien må i så fall være inntegnet i reguleringsplanen og er derfor som oftest søknadspliktig etter pbl § 20-1 1).

Selv om lovforarbeidene ikke nevner noen konkrete eksempler for vei og fyllinger, vil dette i praksis dreie seg om små terrengendringer rundt eksempelvis en villa, for å få en mer rasjonell plen, eller uteplass o.l. Forarbeidene er også klare på at en ikke kan omgå søknadsplikten i § 20-1, ved å utføre flere mindre tiltak over tid, som til sammen utgjør en større enhet. I slike tilfeller skal dette sees på som samlet<sup>67</sup>.

### **3.6.3 Tiltak etter pbl § 20-6**

Unntaksbestemmelse for krav i plan og bygningsloven gjelder som sagt også etter § 20-6. I SAK10 § 4-3 listes det opp konkrete tiltak som er unntatt fra reglene om saksbehandling, ansvar og kontroll etter plan og bygningsloven. Dog må tiltakene være i forenelig med gjeldende arealbruk og bestemmelser fastsatt i plan. Grunnen til unntakene, er at tiltak som i utgangspunktet er søknadspliktig etter § 20-1, men i tillegg er regulert av annet lovverk, eller forskrift, skal unngås å dobbelt behandles, så fremt vilkåret om at «tiltaket blir tilfredsstillende behandlet etter andre lover» blir ivaretatt<sup>68</sup>.

Det er nettopp her Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier har sin hjemmel for unntak fra plan og bygningsloven. Det går frem av SAK 10 § 4-3 e) at «landbruksveier som er godkjent etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i lov 27. mai 2005 nr. 31 om skogbruk (skogbrukslova) eller lov 12. mai 1995 nr. 23 om jord (jordlova), gjelder ikke reglene i plan- og bygningsloven for kapitlene 20 (Søknadsplikt), 21 (Krav til innhold og behandling av søknader), 22 (Godkjenning av foretak for ansvarsrett), 23 (Ansvar i byggesaker), 24 (Kvalitetssikring og kontroll med prosjektering og utførelse av tiltak), 25 (Tilsyn), 27 (Tilknytning til infrastruktur), 28 (Krav til byggetomta og ubebygde areal), 29

---

<sup>67</sup> Ot.prp. nr. 45 (2007-08) s. 315

<sup>68</sup> Ibid s. 316



(Krav til tiltaket), 30 (Krav til særskilte tiltak) og 31 (Krav til eksisterende byggverk). Bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 29-5 (Tekniske krav) og § 29-7 (Krav til produkter til byggverk) med tilhørende deler av byggeteknisk forskrift gjelder så langt de passer for nevnte tiltak.»

Dette betyr at landbruksveier som er godkjent kun i utgangspunktet må følge bestemmelsene i pbl. § 29-5 og § 29-7. Selve bestemmelsene er ikke så tekniske, så det henvises som nevnt tidligere til deler av byggeteknisk forskrift, så langt det passer for nevnte tiltak. Jeg skal i neste kapittel redegjøre for de tekniske krav som stilles i byggeteknisk forskrift for hva som angår privat veibygging i tilknytning til vassdrag og flomfare.

### **3.7 Byggeteknisk forskrift:**

Forskrift om tekniske krav til byggverk – «Byggeteknisk forskrift», omtales ofte i daglig tale som Tek17. Denne forskriften med tilhørende veileder er utgitt av Direktoratet for byggekvalitet, og stiller minstekrav til hvordan egenskaper et tiltak skal ha, eller byggverk skal måtte tilfredsstille for å lovlig kunne bygges, og oppføres i Norge.

Tilhørende veileder gir utvidende informasjon om forskriften og eksempler på preaksepterte løsninger som er i henhold til forskriften. Altså er preaksepterte løsninger akseptert, eller bidrar til å kunne oppfylle funksjonskravene i forskriften. Med funksjonskrav menes det i forskriften *overordnet formål, som skal oppfylles i det ferdige byggverket.*<sup>69</sup>

Funksjonskravene er angitt alternativt enten å gjelde hele byggverket som helhet, og eller bygningsdeler, installasjoner og utearealer isolert.

#### **3.7.1 Ivaretagelse av sikkerhet mot naturpåkjenninger etter TEK17**

Hvordan en skal tolke ivaretagelse av sikkerhet mot naturpåkjenninger, opp mot pbl § 28-1, byggegrunn og §29-5 og tekniske krav, kommer her mer klart frem i Tek 17, kapittel 7.

Reglene i fra dette kapitelet legger føringer for hvordan bygging og regulering kan utøves i fareområder. Dette gjelder for både plan og bygningsloven, og for forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier.

Farer og risikoforhold skal tas hensyn til i all planlegging, herunder også for arealplanlegging. Her skal det etter plan og bygningsloven § 4-3, fastsettes sikkerhetskrav som skal tas opp i en

---

<sup>69</sup> Byggeteknisk forskrift – §1-3, Definisjoner.

risiko og sårbarhetsanalyse. En risiko og sårbarhetsanalyse er en analyse hvor en kartlegger og gir en oversikt over potensielle uønskede hendelser, ved å gi bevissthet om risiko og sårbarhet for et område. Dette skal gi et grunnlag for videre å fange opp tematikken, og gi kompetanse til å unngå at uønskede hendelser oppstår, og redusere faren for at det kan oppstå. Planen skal identifisere tiltak som eventuelt kan håndtere påkjenningene. Planen skal gi grunnlag for mål, prioriteringer og fungere som et verktøy til å treffe riktige og nødvendige beslutninger ovenfor tiltaket.<sup>70</sup>

Her er det et viktig skille mellom tiltak etter pbl og tiltak etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier. Hovedregelen etter plan og bygningsloven, er at det ved utarbeidelse av *planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse.*

For tiltak etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, holder det derimot at det ved «nybygging av landbruksveier med en lengde på over 5 kilometer *skal vurderes konsekvensutredet (ROS-analyse inngår i en konsekvensutredning) før vedtak fattes*» Altså er det en plikt til å vurdere, men intet absoluttkrav om at veier over 5 kilometer skal utredes. Dette står også nevnt i forskrift om konsekvensutredninger, at «Planer etter plan- og bygningsloven, og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere» i Vedlegg II – A 1 i) at etablering av landbruksveier hvor nyanlegget overstiger 5 km, skal vurderes nærmere.

Fra tek 17 § 7-1, første ledd står det at «Byggverk skal plasseres, prosjekteres og utføres slik at det oppnås tilfredsstillende sikkerhet mot skade eller vesentlig ulempe fra naturpåkjenninger.» Med det menes det at byggverk som både hus og veier, ikke skal plasseres slik at det går ut over sikkerheten mot påvirkning av naturpåkjenninger. Altså skal en ikke plassere bygninger uten tilfredsstillende sikkerhet mot laster som flom og skred.

Videre fremgår det av §7-1, andre ledd at «Tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket.» Altså kan ikke faren for flom og skred bli større som følge av tiltaket. Dette er et sentralt moment når det kommer til nedbørsfelt, vassdrag og skogsveiutbygging. I veiledningen til forskriften er den nevnt spesielt at tiltak som inneholder graving og terrengendringer ikke må føre til større fare, gjennom «*byggearbeid som kan føre til dette er sprengningsarbeider, gravearbeider, fyllingsarbeider og andre typer*

---

<sup>70</sup> DSB (2014) - Veileder til helhetlig risiko og sårbarhetsanalyse i kommunen, s, 10.

*terrenginngrep. Forskriftskravet innebærer at skjæringer, fyllinger, masseforflytning, endring av vannvei og lignende må utføres slik at byggegrunn og tilstøtende terreng gis tilfredsstillende sikkerhet mot naturpåkjenninger.»*

Hva som menes med tilfredsstillende sikkerhet mot naturpåkjenninger skal jeg redegjøre for i påfølgende avsnitt. I veiledningen til TEK17 § 7-2, går det frem at en definerer flom i denne sammenheng som «*oversvømmelse ved økt vannføring og vannstand i elver, bekker og vann som følge av stor nedbør eller snøsmelting, og oppdemming som følge av isgang eller skred.*» Det er viktig å påpeke at dette er myntet på flommer som normalt ikke kommer så brått på, at det er fare for menneskeliv og helse. For flommer som er av en slik karakter at det kan gå utover tap av menneskeliv, henvises det til å benytte de samme sikkerhetskravene som for skred i § 7-3.

### **3.7.2 Gjentakintervaller**

Sikkerhetskravene mot flom er inndelt i ulike sikkerhetsklasser, hvor man tar utgangspunkt i sannsynligheten for at den største årlige nominelle flommen skal inntreffe. Der konsekvensen av en eventuell flomskade er samfunnsmessig kritisk, slik som plassering av sentralsykehus eller andre institusjoner for beredskap og krisehåndtering, er det ikke aktuelt at det etableres preventive tiltak som skal begrense eller hindre flomskader. Her er kravet jf TEK17 §7-2, første ledd at slike byggverk ikke skal *plasseres i flomutsatt område*. Altså må tiltaket plasseres flomsikkert, og det vil i praksis si at tiltaket trolig ikke kan ligge i tilknytning til eksempelvis en elv, eller utsatte områder nedstrøms i et nedbørsfelt.

For andre byggverk som ikke er av en slik regional eller nasjonal betydning, kan det aksepteres at det etableres nye tiltak i flomutsatte områder. Hovedvilkåret er at dette gjelder saktevoksende flommer. Der hvor faren for tap av liv som følge av flomfare, skal sikkerhetsklassen settes for det samme som for skred i TEK17 §7-3, som nevnt tidligere.

For saktevoksende flommer, skal tiltaket vurderes og fastsettes i en av tre ulike sikkerhetsklasser. Hvilken sikkerhetsklasse tiltaket plasseres i, må vurderes ut ifra konsekvensene ved en eventuell flomsituasjon. Altså er det også av betydning hvilken funksjon bygget har, og hvilke kostnader en eventuell skade medfører. I veilederen til TEK17

er det beskrevet en del preaksepterte løsninger.<sup>71</sup> Der er eksempelvis byggverk med lite personopphold og små økonomiske og eller samfunnsmessige konsekvenser, foreslått satt i sikkerhetsklasse F1. Dette betyr i praksis at konsekvensen ved skader på byggverket er liten og at den største nominelle årlige sannsynligheten for at flomskader skal inntreffe ikke er større enn en gang per 20. år<sup>72</sup>. Landbruksveier er ikke nevnt i veilederen som en preakseptert løsning, men skader på en typisk landbruksvei har i en større sammenheng liten økonomisk betydning. Forutsetningen for at en landbruksvei skal komme i sikkerhetsklasse F1 er derfor avhengig av andre faktorer, enn økonomiske konsekvenser. Klassen vil derfor fastsettes etter skjønn, etter hvilke samfunnsmessige konsekvenser en eventuell flomskade ville medføre. Eksempelvis er det av betydning om veien er del av kritisk infrastruktur for et samfunn, eller om veien kun tjener til å frakte ut tømmer deler av året. Fastsettelse av sikkerhetsklasse må derfor bero på hvilken funksjon veien tjener.

For byggverk som er beregnet for varig personopphold blir sikkerheten for at flomskader inntreffer betydelig skjerpet. Eksempelvis er bolig, skoler og kontorbygninger definert innenfor sikkerhetsklasse F2 mot flom. Disse bygningene kan kun plasseres i flomutsatt område, dersom den største årlige sannsynligheten for at dette inntreffer, er en gang per 200.år<sup>73</sup>, og konsekvensen av flommen er middels.

Videre er det for sikkerhetsklasse F3, hvor konsekvensen ved en eventuell flom er stor, eksempelvis ved flomskader på sykehjem, brannstasjon, eller der hvor det er fare for forurensning. Slike tiltak kan kun plasseres på flomutsatte områder, dersom den største årlige sannsynligheten er en gang per 1000 år<sup>74</sup>. Altså bør det for slike tiltak være ganske usannsynlig for at skal kunne inntreffe.

### **3.7.3 Eksisterende tiltak**

For eksisterende tiltak er det gjort lempinger i lovverket. Tek 17 §7-2 femte ledd hjemler at det for eksisterende bygninger, som ved en nyetablering ville blitt definert i sikkerhetsklasse F2 eller F3, kan søke om tilbygg eller ombygging som etter sikkerhetsklasse F1<sup>75</sup>. Vilkåret er at dette er påbygginger som til sammen ikke overstiger 50m<sup>2</sup> BRA totalt, eller i en enkelt

---

<sup>71</sup> Byggteknisk forskrift. (2010). § 7-2 (2)

<sup>72</sup> Ibid § 7-2 (2)

<sup>73</sup> Byggteknisk forskrift. (2010). § 7-2 (2)

<sup>74</sup> Ibid

<sup>75</sup> Ibid. § 7-2 (5)

utbygging. Antallet boenheter i bygningen som påbygges er underordnet. Det er bygget som en enhet som sådan er grunnlag for utbygging. Videre kan påbyggingen ikke være definert som kjeller, eller annen type underbygg.

Bruksendringer og ombygginger internt inne i bygningen kan forekomme etter samme vilkår som ombygging, men her kan ombygging og bruksendring skje flere ganger, så fremt hver endring ikke overstiger 50m<sup>2</sup> BRA. Altså er dette ikke så relevant for utbygging og ombygging av landbruksveier, da slike endringer som oftest er i en helt annen størrelsesorden for hva angår maksgrenser for kvm.

### **3.8 Juridiske slutninger mellom landbruksveiforskriften og pbl**

Det er altså her en betydelig lemping av de formelle kravene i pbl for tiltak etter landbruksveiforskriften. Dog er det ikke slik jeg ser det, noen form for lemping på de tekniske krav som stilles til utførelsen av selve tiltaket. Byggverket skal langt på vei ha den samme utforming som tiltak etter pbl, men dokumentasjonskravet er kraftig redusert. Slik sett påvirker ikke forskriften selve tiltaket, men prosessen frem til det faktiske tiltaket er gjennomført, har blitt kraftig forenklet.

Selv om det er forenklinger av dokumentasjonskravet for tiltakshaver, har ikke ansvaret blitt redusert på samme vis. Snare tvert om. Tiltakshaver er ansvarlig for at alle prosesser har blitt ivaretatt på samme måte som om det var et dokumentasjonskrav.

Forenklinger av prosesser kan gå bra, så lenge problemer ikke oppstår. Når disse først oppstår blir jussen, tematikken og ansvarsforholdene enda mer komplisert og pulverisert, enn ved regulære prosesser.

## **4 Underproblemstilling**

### **4.1 Innledning**

I dette kapitlet vil jeg gjøre en vurdering av kompetanse til behandling av byggesøknader. Undertegnede vil kommentere styrker og svakheter med at det er ulike etater som behandler veibygging avhengig av hvilket lovverk som er gjeldende for tiltaket.

Problemstillingen er reist på bakgrunn av samtaler med aktører som møter utfordringer med behandling av søknader etter lovverket i sitt daglige virke. Problemstillingen er utformet med henblikk på utfordringer knyttet til landbruksveier som krysser et nedbørsfelt med tilhørende bekker definert som vassdrag etter vassressurslova §2. Problemstillingen drøftes her som følge av samtaler med bransjen i en mer praktisk og subjektiv tilnærming, enn drøftingen av hovedproblemstillingen. Målsettingen er å rette fokus mot styrker og svakheter med lovverket og oppbygging av forvaltningen av bestemmelsene.

Underproblemstillingen er som følger:

*Er uheldig at en annen etat enn byggeetaten behandler søknader om landbruksveier?*

#### **4.1.1 Dagens byggesaksbehandling**

Dagens saksbehandling av byggesøknader behandles som sagt av to ulike etater avhengig av om veien som ønskes bygd, kan defineres som landbruksvei etter landbruksveiforskriften § 1-3, eller plan og bygningsloven. Landbruksveier behandles av det lokale landbrukskontor, mens veier etter plan og bygningsloven § 20-1 1) behandles av byggesaksavdelingen i kommunen. Landbrukskontorene har i mange kommuner blitt innerkommunale og betjener ofte to eller flere kommuner i en region.

## **4.2 Landbrukskontoret**

Landbrukskontorenes oppgaver er mangfoldig, og kan i tillegg til byggesaksbehandling for landbruksveier, også innebefatte forvaltning av andre tiltak innenfor samme eller andre lovverk. Eksempler på dette kan være jordlova, konsesjonslova, forpaktingslova og skoglova. Landbrukskontorene bistår og tildeler også ulike tilskottsordninger innenfor landbruket. En annen viktig funksjon for landbrukskontorene er rådgivning og informasjonsarbeid for

grunneierne, bønder og andre som har sitt virke i større, eller mindre grad innenfor primærnæringen. Landbrukskontorene kan også ha sekretariat i utvalg som angår landbrukssaker<sup>76</sup>.

Altså har de ansatte på landbrukskontoret et mangfoldig og tverrfaglig arbeid. Dette krever kompetanse innenfor svært mange og ulike fagområder. I mindre kommuner kan bemanningen på det enkelte landbrukskontor være beskjeden i forhold til mangfoldet av oppgaver. Ofte kan det være samme person som behandler ulike saker, på forskjellige fagområder. Dette krever bred kompetanse og tverrfaglighet av den enkelte saksbehandler. Det kan også være relativt lav hyppighet av forekomsten av samme saksområde. Dermed kan det være vanskelig å vedlikeholde opparbeidet kompetanse innenfor et saksområde, da det for noen områder ikke ligger til rette for kontinuitet, grunnet hyppigheten av typen saker.

### **4.3 Byggesaksavdeling**

Byggesaksavdelingen i en kommune har ansvar for å behandle innsendte byggesøknader i tilknytning til tiltak etter delegert myndighet, og påse av søknaden er i samsvar med lover, forskrifter og vedtatte planer<sup>77</sup>. Gjennom saksbehandling skal byggesaksavdelingen påse at byggetiltakene prosjekteres og utføres i henhold til plan- og bygningsloven og tilhørende forskrifter som er redegjort for tidligere i oppgaven. Utover dette skal avdelingen også føre tilsyn ved ulike byggeprosjekter, og i tilknytning til dette avdekke, og følge opp eventuelle momenter som ikke er i henhold til søknad, eller plan. Byggesaksavdelingen fører også saksforberedelser av klagesaker, og saker som skal behandles i hovedutvalget for plansaker i hovedutvalget for miljø og samfunnsutvikling, og formannskapet.

Altså har byggesaksavdelingen i likhet med landbrukskontoret, omfattende arbeidsoppgaver. Dog kan det kanskje påberopes at arbeidsoppgaver som omhandler daglig behandling av søknader etter plan og bygningsloven § 20-1, trolig fører til mer kontinuitet i byggesaksbehandling for den enkelte saksbehandler. Dette gjør det trolig enklere å vedlikeholde opparbeidet kompetanse innenfor et fagfelt, enn en saksbehandler på landbrukskontoret som kanskje behandler et par byggesøknader i året.

---

<sup>76</sup> Midt-Gudbrandsdal Landbrukskontor

<sup>77</sup> Bergen kommune. (2018). *Om oss*

#### **4.4 Strukturelle forskjeller mellom kommuner**

Som nevnt innledningsvis er det ulik strukturering av landbrukskontorene i landet. Det har i de senere år vært en dreining mot samlokalisering gjennom interkommunalt samarbeid mellom kommuner. Ikke minst i mindre kommuner, hvor antall stillinger er begrenset innfor ulike etater, har en sett synergieffekter ved samarbeid. Gjennom sentraliserte enheter har man kunne spesialisere arbeidsoppgavene til den enkelte ansatte gjennom å spisse arbeidsoppgavene til den enkelte. Slik kan man gi tjenester med mer faglig kompetanse på de enkelte fagområder til innbyggerne. Baksiden kan være at større enheter på tvers av kommunegrenser kan gi svekket stedbunden kjennskap, og således ikke like godt stilt til å se lokale forskjeller.

#### **4.5 Kompetanse**

Veibygging er sammensatt og heterogen oppgave, da det sjelden lages like veier på samme område. Grunnforhold, nedbørsfelt, topografi og klimatiske forskjeller, krever bred kompetanse i alle ledd, for å kunne bygge veier av god beskaffenhet. Formålet og bruk av veien er også av betydning. Søknadsprosessen som har blitt drøftet tidligere i oppgaven, beviser at både tiltakshaver og etat for behandling av byggesøknad må inneha et minimum av juridisk kompetanse. Videre burde man, i alle fall for krevende tiltak i fareområder, ha både geologisk og hydrologisk kompetanse. Utover dette kreves det ingeniørfaglig kompetanse for selve prosjektering og gjennomføring av selve veibyggingen. Det er også av betydning at utførende entreprenør har erfaring og forståelse for arbeidsoppgaven, slik at tiltaket kan skje så aktpågivende og hensynsfullt, at området rundt tiltaket blir utsatt for minst mulig skade og ulempe, både i utførelsesfase og etter ferdigstillelse.

I tilknytning til kompetansespørsmålet reises ulike problemstillinger. For det første er dette tiltak som er som regel å anse som mindre tiltak både av omfang og kompleksitet, sett i forhold til større offentlige veiutbygginger. Tiltakshaver er oftest en privatperson eller et privat veilag, hvor bruken (trafikkmengden) og inntjeningen av veien er relativt beskjeden. Kostnadene i tilknytning til etablering av veien er derfor kritisk i forhold til realisasjon av prosjektet. Inntjeningen i tilknytning til tradisjonell skog og landbruksdrift har relativt sett blitt svekket de siste 70 år. Uten at det direkte går utover sikkerhet eller kvalitet, er det er ikke utenkelig at utrednings og prosjekteringsomfanget, er noe mindre omfattende for veier som er definert som *landbruksvei*.



## **4.6 Veiplanlegger**

Ved godkjenning av nybygging eller ombygging av landbruksveier *kan* kommunen sette vilkår om planleggerkompetanse, jf. § 3-3 forskrift om forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier. Bruk av planleggerkompetanse ikke er noe absoluttkrav, men et vilkår kommunen kan stille. Tanken er at bruken av planleggerkompetanse, skal hjelpe både kommune og grunneier som en uavhengig tredje part, til å trekke riktige avgjørelser i henhold til rasjonell skogsdrift, økonomi, miljøverdier, flom og rasfare, slik at vedkommende kan bidra til at aktørene fatter personlig og samfunnsmessige fornuftige løsninger. Dette kan være viktig støtte der hvor saksbehandler ikke innehar den kompetanse den ideelt skulle ha hatt, og eller grunneier ikke har den kompetanse, eller grunnlag for å forutse farer som en fagperson. Spesielt i flom og rasutsatte områder vil trolig dette være viktig. Det er også i samsvar med intensjonen i fastsettelsesbrevet for forskriften ved at det skal stilles «tydeligere krav til at faren for flom, erosjon og løsmasseskred .....både planleggingen og i saksbehandlingen.» Baksiden med en veiplanlegger kan være at dette er et kostnadsdrivende element. Jeg registrerer at enkelte kommuner har begynt å kompensere for dette, ved å drive differensiert tilskudd for med,- og uten godkjent veiplanlegger.

## **4.7 Fylkesmannens rolle**

Fylkesmannen har ulike funksjoner i prosessen rundt bygging av private veier. Fylkesmannen har anledning til å fremme innsigelse mot reguleringsplan når planene er ute på høring. Dette gjelder også for uttalelser etter forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier § 3-1, fjerde ledd. Fylkesmannen skal også fungere som klageinstans for tiltakshaver, dersom vedkommende, eller andre interessenter velger å påklage et kommunalt vedtak. Enn så lenge er det også fylkesmannen som tildeler tilskudd til bygging av landbruksveier. Styrken til fylkesmannen kan være at kompetansen opprettholdes gjennom at det for et helt fylke relativt ofte vil komme saker på høring. Fylkesmannen har for landbruksveier en tre-delt rolle. Han bevilger tilskudd, kan fremme innsigelse og fungere som klageinstans. Slik kan fylkesmannen se saken fra ulike sider, men samtidig krever det større tverrfaglighet.

## **4.8 Endringer i struktur**

Som nevnt i avsnittet ovenfor er det foreslått endringer i administreringen av bevilgningen foreslått endret. Fra 01.01. 2018 er vedtaksmyndigheten for tilskudd til bygging av skogsveier flyttet fra Fylkesmannen til kommunen. Kommunen skal nå stå for tildeling av stønad i tillegg til prioritering av tiltak, samt oppfølging av anleggene gjennom byggeperioden og sluttkontroll. Ønsket fra regjeringen er forenkling av byråkrati, samtidig som beslutningsmyndigheten flyttes nærmere tiltaket, og slik sett får en mer lokal tilknytning til det omsøkte tiltak.

Baksiden derimot, er trolig at en svekker større gjennomgående utbygninger. Dette da de årlige bevilgningene splittes opp på kommunenivå, og en mister relativt sett slik muligheten til å finansiere større enkeltvis løft, slik fylkesmannen har hatt muligheten til tidligere. Den planlagte flyttingen har derfor fordeler og ulemper.

## **4.9 En mulig strukturering**

Gjennom diskusjon med ulike aktører innenfor forvaltningen av landbruksveier har undertegnede stilt spørsmål ved struktureringen av godkjenning av byggesøknad, bevilgning av støtte og bruk av intern og eksternt kompetanse. Av de landbruks- og byggesakskontor undertegnede har vært i kontakt med, har jeg ikke fått forståelsene av at det bedrives noe offentlig samarbeid på tvers av etater, innad i kommunen. Det er derfor trolig ikke vanlig kutyme at landbrukskontoret benytter eksempelvis byggesaksavdelingen, dersom det skulle herske tvil rundt om gjentaksintervallet for flom var 19, eller 50 år for et vassdrag i tilknytning til en søknad om etablering av landbruksvei. Landbrukskontoret sender da heller saken ut på høring til NVE for avklaring dersom de er i tvil. Bruk av hierarkisk kompetanse på ulike forvaltningsnivåer har sine fordeler med NVE's fagkompetanse, men i enklere saker er det ikke sikkert at en mer horisontal samhandling hadde fått et annet resultat.

Som tidligere nevnt kan det også være krevende å opprettholde tilstrekkelig kompetanse som saksbehandler, dersom antall saker innenfor landbruksveibygging er beskjeden i kommunen. Jeg lar spørsmålet stå åpent om at godkjenning av landbruksveier kunne vært organisert som en heltidsstilling i fylkeskommunen, hvor hovedarbeidsoppgaven var oppgaver relatert til landbruksveier.

## 5 Avslutning

Utgangspunktet i oppgaven var som sagt å «Analysere ulikheter i lovverket mellom tiltak etter Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier, og søknadspliktige tiltak etter plan og bygningsloven § 20-1 k) og l), hva angår krav til byggegrunn for sikkerhet mot flom.» Gjennomgangen av de ulike lovverkene i kapittel 3 viser at selv om det i utgangspunktet stilles ulike krav til dokumentasjon og grad av omfang i de enkelte lovverk, er kravet for ivaretagelse av sikkerheten mot naturpåkjenninger, herunder sikkerhet mot flom, den samme til de ulike lovverks tilhørende forskrifter.<sup>78</sup> Altså skal tiltak etter begge forskrifter, være like godt sikret mot naturpåkjenninger, selv om veien frem til godkjent byggesøknad er ulik.

Selv om kravene i realiteten er de samme, kan likevel behandlingen av de være ulik. Ulike instanser avhengig av definisjonen av bruken av veien, gjør at det trolig kan være ulike saksbehandlingsprosedyrer ved de ulike forvaltningsorgan innenfor hver kommune. Det kan også være ulike interne rutiner mellom kommuner. Personlige forhold for hvor omfattende den enkelte saksbehandler vektlegger ulike momenter i en sak, kan også påvirke byggesøknadens utfall. Således kan man ikke si med sikkerhet, at i teorien to identiske saker ville fått samme utfall, i to ulike kommuner. Uansett er tiltakshaver i utgangspunktet ansvarlig for at dokumentasjonen vedkommende fremlegger i byggesøknaden, medfører riktighet. Slik sett kan man som nevnt i kapittel tre, si at dokumentasjonen fra tiltakshaver til kommunen til en viss grad er tillitsbasert. Dog skal kommunen til en viss grad etterkontrollere dokumentasjonen, og om nødvendig utrede på egen hånd. Som omtalt i kapittel tre, skal likevel ikke kommunen etterkontrollere i et så stort omfang, at det er å betrakte som en uavhengig utredning. Spørsmålet da, er hvorvidt de ulike kommuner og etater ettergår dokumentasjonen, og i hvilket omfang. Som nevnt, er det derfor ikke utenkelig at det vil være forskjeller mellom kommuner.

Gjennom arbeidet med denne masteroppgaven, har undertegnede tilegnet seg ny informasjon, og det har reist seg mange ulike hypoteser og problemstillinger underveis i arbeidet. Av avgrensingsgrunner og relevans for oppgaven, har ikke alle hypoteser blitt undersøkt og

---

<sup>78</sup> Byggeteknisk forskrift §7-2.

bearbeidet videre. Ikke desto mindre kan denne besvarelsen være et grunnlag for videre vurderinger, gjennom nye problemstillinger i tilknytning til konteksten.

Et eksempel på et område hvor det trolig kan være behov for mer analyse og vurdering, er utfordringer med alle eksisterende tiltak fra tidligere tider. Med tiltak mener jeg her private veier, med tilhørende vassdrag som krysser veikroppen gjennom rør og kulverter. Hvilket ansvar har grunneier for skader som bekker volder tredjepart nedstrøms en vei i en flomsituasjon, dersom grunneier har overholdt vedlikeholdsplikten? En annen interessant problemstilling er hva som menes med vedlikeholdsplikt. Er det eksempelvis påregnelig at grunneiere som ikke har teknisk kompetanse til å treffe rette proaktive tiltak i tilknytning til sin eiendom, er i stand til å forhindre flom og skader? Videre kan en stille seg spørsmål om hva som inngår i vedlikehold. Inngår for eksempel oppgradering av stikkrenner til en større dimensjon, som følge av endret klima, med mer intensiv nedbør vedlikeholdsplikten? Uansett kan det reises flere interessante problemstillinger, da det foreligger lite rettspraksis for hva angår klimaendringer og grunneiers ansvar.

Denne oppgaven kunne også vært løst med andre metodevalg enn dokumentanalyse. I alle fall for underproblemstillingen i kapittel 4. Eksempelvis kunne kvantitative data, gjennom en regional spørreundersøkelse til forvaltningsorganene som behandler private veier, gitt informasjon om deres synspunkter på plassering av saksbehandling.

Denne masteroppgaven er som vist til over, besvart gjennom å sammenstille kravene og pliktene som følger av de ulike lovverk juridisk, for så drøfte kompetansen og evnen til å forstå risikoen ved etablering av nye tiltak, både for kommunen som saksbehandler, og grunneier som tiltakshaver. En viser i oppgaven til den juridiske kompleksitet som er til stede, med oppfølging av ulikt lovverk, ulike forvaltningsorgan avhengig av veiens formål og øvrige miljøhensyn som skal vektes. Vurdering av byggegrunn opp mot flom, vil bare bli mere aktuelt, hvis klimautfordringene fortsetter, som i neste omgang kan føre til naturpåkjenninger og volde skade.

Metodevalg med dokumentanalyse har opplevdes å fungere godt. Dette da det foreligger mye offentlig tilgjengelig informasjon med god rettskildeverdi om tematikken. I tillegg til forarbeider og lover er det benyttet forskrifter, dommer, stortingsmeldinger og ulike NOU publikasjoner.

Utover dette har det blitt brukt veiledere og rundskriv som omhandler dette området. En har lagt vekt på å benytte troverdige kilder, for således å gi et godt grunnlag for å belyse problemstillingen i denne oppgaven.

## Kildeliste

### Litteratur:

Bergen kommune. (2018). *Om oss*. Bergen: Byggesaksavdelingen  
<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/planog-bygningsetaten/11018/article-145076> (Lest 23/4-18).

Boe, E. (2012). *Grunnleggende juridisk metode*, 3 utgave. Oslo: Universitetsforlaget.  
NVE. (2018). *Flom og skred*. Oslo: Norges vassdrags og energidirektorat. Tilgjengelig fra:  
<https://www.nve.no/flaum-og-skred/> (Lest 3/2-18).

Junker, E. (2015). *Kommunens kontroll med eksterne utredninger av fare i planlegging og byggesak*. Kart og plan. 2015 nr. 1, s. 51-63. Ås: Fagbokforlaget.

Junker, E og Taubøll, S. (2015). *Kravene til kommunens aktsomhet ved mulig naturfare – en kommentar til Nissegård-dommen (Rt-2015-2057)* Kart og plan. 2015 nr. 2, s. 191-198. Ås: Fagbokforlaget.

Landbruksdirektoratet (2015). *Spørsmål og svar om landbruksveier*. Oslo: Landbruksdirektoratet. Tilgjengelig fra: <https://www.landbruksdirektoratet.no/no/eiendom-og-skog/infrastruktur/landbruksveier/sporsmal-og-svar#landbruksveiforskriften-og-byggesoeknad> (Lest: 10/2-18)

Midt-Gudbrandsdal Landbrukskontor. (2018). *Om oss*. Sør-Fron: Midt-Gudbrandsdal landbrukskontor. Tilgjengelig fra: <http://www.midtdalsbonden.no/index.php/landbrukskontor> (Lest 19/2-18).

Skogbrukets kursinstitutt. (2016). *Hva er skogsvei?* Skogsvei.no Tilgjengelig fra: [http://www.skogsvei.no/3\\_hva\\_er\\_landbruksvei.cfm](http://www.skogsvei.no/3_hva_er_landbruksvei.cfm)

Standard Norge. (2018). *Eurokoder*. Oslo: Standard Norge. Tilgjengelig fra: <http://www.standard.no/fagomrader/bygg-anlegg-og-eiendom/eurokoder1/> (Lest 28/4-18)

Statens naturskadeordning. (2018) *Naturulykke: Flom i vassdrag og villbekker*. Oslo:

Landbruksdirektoratet. Tilgjengelig fra:

<https://www.landbruksdirektoratet.no/naturskadeordningen/59048/naturulykke-flom-i-vassdrag-og-villbekker> (Lest 18/1-18)

Taubøll, S. (2015). *Sikkerhetskrav og kommunalt erstatningsansvar ved bygging i fareområder*. Kart og plan 2015 nr.1 s 35-50. Ås: Fagbokforlaget.

### **Lover og forarbeider:**

Grannelova. (1961). *Lov 16. juni 1961 nr. 15 om rettshøve mellom grannar*.

Jordlova. (1995). *Lov 12 mai 1995 nr. 23 om jord*.

Naturmangfoldsloven. (2009). *Lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold*.

Naturskadeforsikringsloven. (1989). *Lov 16. juni 1989 nr. 70 om naturskadeforsikring*.

Plan- og bygningsloven. (1985). *Lov 14. juni 1985 nr. 77*.

Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling*.

Skadeserstatningsloven. (1969). *Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning*.

Skogbrukslova. (2005). *Lov 27. mai 2005 nr. 31 om skogbruk*.

Vannressursloven. (2000). *Lov 24. november 2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann*.

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

Ot.prp. nr. 39 (1993-1994). *Om lov om endringer i Plan- og bygningsloven*

Sivilbeskyttelsesloven. (2010). *Lov 25. juni 2010 nr. 45 om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og Sivilforsvaret.*

Ot.prp. nr. 32 (2007-2008). *Om lov om planlegging om planlegging og byggesaksplanlegging (Plan- og bygningsloven) (plandelen).*

Ot.prp. nr. 45 (2007-2008). *Om lov om planlegging om planlegging og byggesaksplanlegging (Plan- og bygningsloven) (byggesaksdelen).*

### **Forskrifter:**

Byggesaksforskriften. (2010). *Forskrift 26. mars 2010 nr. 488 om byggesak.*

Byggeteknisk forskrift. (2010). *Forskrift 26.mars 2010 nr. 489 om tekniske krav til byggverk.*

Forskrift om dokumentasjon av byggevarer. (2013). *Forskrift 15. desember 2013 nr.1579 om omsetning og dokumentasjon av produkter til byggverk.*

Forskrift om konsekvensutredninger. (2017). *Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger.*

Forskrift om miljøtiltak mv. i skogbruket. (2004). *Forskrift 4. februar.2004 nr. 447 om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket.*

Forskrift om planlegging m.v. av skogsveger. (1991). *Forskrift 1. november 1991 nr. 722 om planlegging og godkjenning av skogsveger.*

Forskrift om planlegging av skogsveger. (1994). *Forskrift 27. april 1994 om planlegging og godkjenning av skogsveger.*

Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier. (2015). *Forskrift 28. mai 2015 nr. 550 om Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier.*



## **Stortingsmeldinger og NOU:**

Meld. St.15 (2011-2012). *Hvordan leve med farene – om flom og skred*. Olje- og energidepartementet.

NOU 1996:16. (1996). *Tiltak mot Flom*. Nærings- og energidepartementet.

NOU 2015:16 (2015). *Overvann i byer og tettsteder – Som problem og ressurs*. Klima og miljødepartementet.

## **Veiledere og rundskriv:**

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB (2014). *Veileder til helhetlig risiko og sårbarhetsanalyse i kommunen*. Tønsberg: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Tilgjengelig fra: <https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieell/veiledere/veileder-til-helhetlig-risiko-og-sarbarhetsanalyse-i-kommunen.pdf>

Direktoratet for byggkvalitet. (2008). *Utbygging i fareområder*. Oslo: Direktoratet for byggkvalitet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. *Arealplanlegging og utbygging i fareområder*. (1997) *Rundskriv T-5/97 Fareområder*. Oslo:

Landbruksdirektoratet. (2015). *Definisjon og klassifisering av landbruksveier*. Oslo:

Landbruksdirektoratet. Tilgjengelig fra: <https://www.landbruksdirektoratet.no/no/eiendom-og-skog/infrastruktur/skogsveier-og-kart/publikasjoner> (lest 12/3-18)

Landbruks og matdepartementet. (2015) Fastsettingsbrev. *Fastsetting av forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier m.m.* Oslo:. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/10e67dead5a74b988ed9d4934f5c431c/fastsettelsesbrev---ny-landbruksveiforskrift-280515.pdf> (lest 21/2-18)

Landbruks og matdepartementet (2016). *Normaler for landbruksveier - med byggebeskrivelse*.

Biri: Landbruks og matdepartementet. Tilgjengelig fra:

<http://www.skogkurs.no/vegnormaler/index.html> (lest 16/1-18)

Norsk standard. (2009). *NS-EN 13242: Tilslag for mekanisk stabiliserte og hydraulisk stabiliserte materialer til bruk i bygg og anleggsarbeid og vegbygging*. Norge: Standard-Norge. Tilgjengelig fra:

<https://www.standard.no/nettbutikk/produktkatalogen/produktpresentasjon/?ProductID=382832> (lest 25/4-18)

NVE. (2014). *Flaum – og skredfare i arealplanar* (Retningslinjer nr. 2 – 2011). Oslo: Departementet. Tilgjengelig fra:

[http://publikasjoner.nve.no/retningslinjer/2011/retningslinjer2011\\_02.pdf](http://publikasjoner.nve.no/retningslinjer/2011/retningslinjer2011_02.pdf) (lest 26/3-18)

NVE. (2014). *Flaum langs bekker* (Retningslinjer nr. 3 – 2015). Oslo: Departementet.

Tilgjengelig fra: [http://publikasjoner.nve.no/veileder/2015/veileder2015\\_03.pdf](http://publikasjoner.nve.no/veileder/2015/veileder2015_03.pdf)

Oppland fylkeskommune. (2017). *Veiledning og råd for planlegging og gjennomføring av tiltak for å redusere flom- og skredskader,- Regionalt plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag*. Lillehammer: Oppland fylkeskommune.

Rundskriv T-5/97. (1997). *Arealplanlegging og utbygging i fareområder*. Oslo:

Miljøverndepartementet og Kommunal- og arbeidsdepartementet. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-597-fareomrader/id108139/>

Skogbrukets kursinstitutt. (2013). *Skogsveger og skredfare – veileder*. Biri: Statens landbruksforvaltning og Norges vassdrags og energidirektorat. Tilgjengelig fra:

<http://publikasjoner.nve.no/diverse/2011/skogsveggerskredfare2011.pdf>

Statens byggetekniske etat HO-1/2008. *Utbygging i fareområder*. Oslo: (DIBK). Tilgjengelig fra:

[https://dibk.no/globalassets/byggeregler/tidligere\\_regelverk/eldre\\_temaveiledere\\_og\\_rundskriv/2008ho-1utbygging-i-fareomraader.pdf](https://dibk.no/globalassets/byggeregler/tidligere_regelverk/eldre_temaveiledere_og_rundskriv/2008ho-1utbygging-i-fareomraader.pdf) (lest 22/3-18)

**Dommer:**

RG. 1988. s. 499 (Loppa-saken)

RG. 2006. s. 107 (Ullsfjord-dommen)

RG. 2007 s. 486 (Skytta-dommen)

Rt. 2011. s.1304 (Altadommen-dommen)

Rt. 2012. s. 820 (Forsen-dommen)

Rt. 2015. s. 257 (Nissegård-dommen)



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway