



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2020 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Grunn- og rettighetsserverv i energi- og vegsektoren

- En sammenligning av praksisen
hos Statnett SF og Statens
vegvesen**

Arild Vågen Johansen og Ådne Volden Steffensen
Master i eiendom

Forord

Denne avhandlingen markerer slutten på vårt femårige studium i Eiendom ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) i ÅS. Det har vært fem interessante år, både sosialt og faglig. Oppgaven er produsert på vårsemesteret 2020 og utgjør 30 studiepoeng.

Oppgavens tema valgte vi utfra hvilke felles interesser vi har. Grunnerverv er en stor og viktig del av eiendomsstudiet, og noe vi ønsket å lære mer om. Oppgavens forskningsspørsmål og oppbygging utarbeidet vi sammen, og gjennom rådføring med veileder. Hele forskningsprosessen fra start til slutt har vært krevende, lærerik og spennende.

Vi vil rette en spesiell takk til veilederen vår Ingrid for de gode og raske tilbakemeldingene hun har gitt underveis, samt de inspirerende veiledningstimene der hun ga oss god oppfølging. Vi vil også rette en stor takk til grunnerververne i Statnett og Statens vegvesen som tok seg tid til å bli intervjuet om hva de jobber med. Vi vil rette en takk til Olav for gjennomlesing av oppgaven, og rådene han ga oss på bakgrunn av dette. Til slutt vil vi takke familie og venner som har vært støttende og oppmuntrende underveis, og hverandre for et godt samarbeid.

14.08.2020

Arild Vågen Johansen og Ådne Volden Steffensen

Sammendrag

Temaet for oppgaven er en sammenligning av grunn- og rettighetsserverv i energi- og vegsektoren. For å belyse dette temaet i praksis valgte vi å studere en aktør innen hver av sektorene: Statnett og Statens vegvesen.

Oppgaven belyser forskjeller og likheter mellom de to aktørene. For å hente inn informasjon om temaet har vi gjort et dokumentstudium, og vi har gjennomført intervjuer.

Dokumentstudiet bygger først og fremst på veiledere som er utgitt til bruk for aktørene, og informasjon som er laget for allmennheten og dem som blir berørt av erverv.

Intervjuundersøkelsen har en kvalitativ tilnærming, der vi har fått mye informasjon fra en liten gruppe intervjuobjekter. I tillegg har vi studert lovverket og litt forhandlingsteori.

I oppgaven går det frem at selv om mye av prosessen og praksisen hos de to aktørene er lik, finnes det en del forskjeller. Forskjeller er blant annet:

- Inngrepets art:
 - o Statnett gjør mest rettighetsserverv, Statens vegvesen mest grunnerverv.
 - o Statnetts inngrep er generelt mindre omfattende for den enkelte grunneier.
- Aktørenes organisasjonsform:
 - o Statnett er et statsforetak, Statens vegvesen er et forvaltningsorgan.
- Forskjeller i lovverket:
 - o Statnett kan søke om ekspropriasjon tidligere i prosessen enn Statens vegvesen.
- Betalingsvillighet:
 - o Statnett ligger generelt høyere i sine tilbud om erstatninger enn Statens vegvesen.

Vi har også sammenlignet hvilken rolle grunneieradvokater har i prosessen til de to aktørene, og hvilke av grunneiers advokatkostnader utbygger erstatter.

Abstract

The theme of the thesis is a comparison of land- and rights acquisition in the energy- and road sector. To shed light on this topic, we chose to study one party in each of the sectors: Statnett and Statens vegvesen.

The thesis elucidates differences and similarities between the two parties. To collect information on the topic, we have done a document study and we have conducted interviews. The document study is primarily based on guides that have been published for use by the parties themselves, and information that has been made for the general public and those who are affected by acquisitions. The interview survey has a qualitative approach, where we have received a lot of information from a small group of interviewees. In addition, we have studied the legislation and some negotiation theory.

The thesis states that although much of the process and practice of the two parties are similar, there are some differences. Differences include:

- Nature of the procedure:
 - o Statnett primarily conducts rights acquisitions, Statens vegvesen primarily conducts land acquisitions
 - o Statnett's acquisitions generally causes less problems for the individual landowner.
- The actors' organizational form:
 - o Statnett is a state-owned enterprise, Statens vegvesen is a public administrative body.
- Differences in legislation:
 - o Statnett can apply for expropriation earlier in the process than Statens vegvesen.
- Willingness to pay:
 - o Statnett generally offers higher compensation than Statens vegvesen.

We have also compared the role of landowners' lawyers in the process of the two parties, and which of the landowner's legal costs the developer reimburses.

Innhold

Forord.....	1
Sammendrag.....	2
Abstract	3
Kapittel 1 - Introduksjon	8
1.1. Valg av tema og hvorfor vi valgte dette temaet.....	8
1.2. «Forskningsspørsmål».....	8
1.3. Avgrensninger av oppgaven.....	9
1.4. Presentasjon av aktørene	10
1.4.1. Statnett.....	10
1.4.2. Statens vegvesen.....	11
1.4.3. Forvaltningsorgan og Statsforetak.....	11
1.5. Begrepsavklaringer.....	12
1.6. Grunn- og rettighetsverv	13
1.6.1. Avtale:	14
1.6.2. Avtale om skjønn:.....	14
1.6.3. Ekspropriasjon:.....	14
1.7. Oppgavens oppbygging.....	15
Kapittel 2 – Metode.....	17
2.1. Innledning.....	17
2.2. Empiri som kan belyse forskningsspørsmålet	17
2.2.1. Forskningsmetode	17
2.3. Design av studie	18
2.4. Dokumentstudie.....	18
2.5. Intervjuer	18
2.5.1. Intervjuform.....	18
2.5.2. Valg av intervjuobjekter	19
2.5.3. Kontakt av intervjuobjekter	20
2.5.4. Gjennomføring av intervjuene.....	20
2.6. Dataenes pålitelighet og oppgavens troverdighet.....	21
2.6.1. Dataene vi har samlet inn	21
2.6.2. Vår tolkning av dataene.....	22
2.7. Ethiske vurderinger	23

2.8. Mulige feilkilder.....	23
2.9. Juridisk metode.....	24
Kapittel 3 – Det rettslige rammeverket for grunnerverv	25
3.1. Innledning.....	25
3.2. Offentligrettslig regulering av energi- og vegtiltak.....	25
3.2.1. Offentligrettslig regulering av energitiltak	25
3.2.2. Offentligrettslig regulering av vegtiltak	26
3.3. Oreigningsloven § 2	27
3.4. Hjemmelsgrunnlag til å fatte ekspropriasjon.....	28
3.4.1. Hjemmelsgrunnlag for ekspropriasjon til energitiltak.....	28
3.4.2. Hjemmelsgrunnlag for ekspropriasjon til vegtiltak	28
3.5. Oreigningsloven § 12- Krav om minnelig forhandling	29
3.6. Grunneiers advokatkostnader under grunnerverv.....	29
3.7. Forhåndstiltredelse	30
3.8. Erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet etter ekspropriasjonerstatningsloven	30
3.8.1. Innledning.....	30
3.8.2. Grunnloven § 105	30
3.8.3. Hva vederlaget skal dekke etter ekspropriasjonerstatningsloven.....	31
3.8.4. Hva som skal erstattes - Økonomisk tap	32
Kapittel 4 – Forhandlingsteori.....	34
4.1. Innledning.....	34
4.2. Forberedelse av forhandlinger.....	34
4.3. Forhandlingsprosessen	35
4.4. Ulike type forhandlinger.....	35
4.4.1. Fordelingsforhandlinger	35
4.4.2. Integrasjonsforhandlinger.....	36
4.4.3. Forhandlinger på egne vegne og på vegne av Staten (sjefen.....	36
4.5. Forhandling under trussel om ekspropriasjon	37
Kapittel 5 - Dokumentstudie	38
5.1. Innledning.....	38
5.2. Grunneieres tanker om grunnerverv	38
5.2.1. Brosjyre fra Norges Bondelag	38
5.2.2. Leserinnlegg i Varden	39
5.3. Grunnervervprosessen	39
5.3.1. Grunnervervsprosessen Statnett	40
5.3.2. Grunnervervsprosessen Statens vegvesen	41

5.4. Kontakt med grunneiere	42
5.4.1. Statnett.....	42
5.4.2. Statens vegvesen.....	42
5.5. Føringer om minnelige forhandlinger	43
5.5.1. Statnett.....	43
5.5.2. Statens vegvesen.....	44
5.6. Grunneiers advokatbruk og advokatkostnader	44
5.6.1. Statnett.....	44
5.6.2. Statens vegvesen.....	45
5.7. Erstatningsgrunnlag.....	46
5.7.1. Erstatningsgrunnlag Statnett.....	46
5.7.2. Erstatningsgrunnlag Statens vegvesen.....	46
5.8. Etske retningslinjer.....	47
5.8.1. Statnetts etske betraktninger.....	47
5.8.2. Statens vegvesens etske betraktninger.....	48
Kapittel 6 - Intervjuer	50
6.1 Innledning.....	50
6.2 Oppstart av grunn- og rettighetsserverv.....	50
6.2.1 Statnett.....	50
6.2.2. Statens vegvesen.....	51
6.3. Gjennomføring av forhandlinger.....	52
6.3.1. Gjennomføring Statnett	52
6.3.2 Gjennomføring Statens vegvesen	54
6.4 Advokatbruk.....	55
6.4.1. Advokatbruk Statnett.....	55
6.4.2 Advokatbruk Statens vegvesen.....	56
6.5. Erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet	57
6.5.1. Statnett.....	57
6.5.2. Statens vegvesen.....	58
Kapittel 7 – Sammenligning av de to aktørene og egne drøftinger	60
7.1. Innledning.....	60
7.2. Hvordan påvirker det rettslige rammeverket utførelsen av grunnerverv innen energi- og vegsektoren?.....	60
7.2.1. Ekspropriasjonssøknad sett opp mot oreigningsloven. § 12.....	61
7.3. Grunnervervsprosessen.....	62
7.3.1. Oppstart av prosessen, og grunneiermøter	62

7.3.2. Gjennomføring av grunnervervsforhandlinger	62
7.4. Grunneieradvokater	64
7.4.1. Advokatkostnader	64
7.4.2. Advokatenes rolle under grunnerverv	65
7.5. Erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet	66
7.5.1. Saker som går til skjønn	67
7.5.2. Hvordan kan erstatningsgrunnlaget og betalingsvilligheten påvirke gjennomføringen av et grunnerverv?.....	68
7.6. Tilgjengelig informasjon	68
7.7. Kan trusselen om ekspropriasjon og tvungen forhåndstiltredelse bidra til å legge press på grunneier under minnelige forhandlinger?	69
7.7.1. Ekspropriasjon som trussel.....	70
7.7.2 Forhåndstiltredelse som trussel	70
7.8. Hvordan kan en økt mulighet til å forhandle om erstatningssum påvirke parter i et grunnerverv?	72
7.8.1. Hvordan ville et hypotetisk økt rom for forhandling påvirket grunn- og rettighetserverv? 72	
Kapittel 8. Avsluttende refleksjoner.....	74
Sluttord.....	76
Kilder.....	77
Figurer	78
Aktuelle lover	78
Lovforarbeider.....	78
Forskrifter.....	79
Dommer.....	79
Vedlegg	80
Vedlegg 1 - Intervjuguide Statnett 11.02	80
Vedlegg 2 - Intervjuguide Statens vegvesen 03.03	83
Vedlegg 3 - Brevet vi sendte til Statnett og Statens vegvesen i januar	85

Kapittel 1 - Introduksjon

1.1. Valg av tema og hvorfor vi valgte dette temaet

Etter at vi ble enige om å skrive masteroppgaven sammen, hadde vi noen diskusjoner om hvilket tema vi ønsket å skrive om. Vi hadde begge funnet interesse i faget EIE320 – Ekspropriasjon og grunnerverv, og ble enige om å finne en oppgave rundt dette temaet. Videre ble vi enige om å skrive om grunnerverv som helhet, heller enn å ha fokus kun på ekspropriasjon. Det er tidligere skrevet diverse masteroppgaver som tar for seg grunnerverv, men få som tar opp en sammenligning av forskjellige aktører på tvers av forskjellige sektorer. To store sektorer som driver med grunnerverv, er energisektoren og vegsektoren. Med dette som utgangspunkt kom vi frem til temaet for oppgaven: En sammenligning av grunn- og rettighetserverv i energi- og vegsektoren.

Med det overordnede temaet valgt, valgte vi noen undertemaer vi ønsket å belyse. Det er flere aktører som driver med grunn- og rettighetserverv innen både energi- og vegsektoren. Av den grunn valgte vi å skrive om de to største aktørene innen hver sektor, nemlig Statnett og Statens vegvesen.

Grunnerverv er et stort tema, så vi valgte oss ut noen hovedpunkter å studere dypere. Etersom oppgaven er en sammenligning av to aktører, har det vært logisk å velge ut temaer der de to aktørene opererer forskjellig fra hverandre. Likevel har det for helhetens skyld også vært viktig å peke på likheter mellom de to aktørene.

1.2. «Forskningsspørsmål»

En vitenskapelig oppgave som dette, må ha en klart definert beskrivelse av nøyaktig hva som undersøkes. Ofte kalles dette problemstilling. Det blir kunstig i denne oppgaven, fordi vi ønsker å sammenligne to aktørers måter å jobbe med grunnerverv på, uten at hverken likheter eller forskjeller er noe «problem». Vi velger derfor å kalle det forskningsspørsmål, som også er en benevnelse som brukes i vitenskapelige undersøkelser. Strengt tatt er ikke alle formuleringene våre satt opp i spørsmålsform, men punktene under gir en god og klar definisjon av hva vi skal undersøke.

Etter det vi har beskrevet ovenfor har vi derfor valgt et hovedspørsmål med underpunkter og to tilleggsspørsmål vi ønsker å se nærmere på.

Hovedspørsmål:

En studie og sammenligning av grunn- og rettighetserverv hos Statnett og Statens vegvesen, med fokus på:

- *Det rettslige rammeverket for grunnervvervsprosessen innenfor henholdsvis energi- og vegsektoren*
- *Aktørenes gjennomføring av grunnervvervsprosessen*
- *Grunneieradvokatens rolle og kostnader under grunnerverv*
- *Erstatningsgrunnlaget og betalingsvilligheten for grunn og rettigheter*
- *Tilgjengelig informasjon for grunneiere som berøres av grunnerverv*

Med utgangspunkt i punktene over vil vi avslutningsvis drøfte følgende tilleggsspørsmål:

Kan trusselen om ekspropriasjon og tvungen forhåndstiltredelse bidra til å legge press på grunneier under minnelige forhandlinger?

Hvordan kan en økt mulighet til å forhandle om erstatningssum påvirke parter i et grunnerverv?

1.3. Avgrensninger av oppgaven

For at oppgaven ikke skal bli for stor i omfang har vi måttet gjøre visse avgrensninger.

Nedenfor skal vi se på noen avgrensninger vi har gjort, som vi mener er nødvendige for at oppgaven skal kunne belyse forskningsspørsmålet vårt best mulig.

- En av de første avgrensningene vi gjorde var å velge ut hvilke prosjekter innenfor energi- og vegtiltak vi ville se på. Statnett driver mest med rettighetserverv, mens Statens vegvesen driver mest med grunnerverv. Dette er forskjellige typer erverv. Rettighetserverv er som regel mindre omfattende enn et grunnerverv. Energiltak omfatter både tiltak for produksjon og for overføring av energi (kraftledninger). Vi valgte å sammenligne erverv til etablering av veg hos Statens vegvesen med erverv til etablering av kraftledninger hos Statnett SF. Å sammenligne erverv til veg og erverv til kraftledninger ser vi som mest hensiktsmessig, siden de er lignende i form (lange og noenlunde rette strekk) og fordi det er dette Statnett og Statens vegvesen driver mest med. Her er det også verdt å merke at selv om oppgaven tar for seg grunn- og rettighetserverv, har vi for lesbarhetens skyld stort sett referert til begge deler som grunnerverv. Begge deler knytter seg til et gitt areal, altså «grunn». I enkelte tilfeller

lenger ut i oppgaven vil det tas opp tilfeller der det er forskjeller mellom grunnerverv og rettighetserverv. I disse tilfellene vil det gå klart frem fra om det kun gjelder det ene eller det andre.

- I denne oppgaven omtaler vi grunnerverv fra og med planleggingsfasen, og frem til det enten er inngått avtale, eller det har blitt brudd. Ekspropriasjonsprosessen etter at saken har gått til ekspropriasjonsskjønn vil derfor kun bli beskrevet i begrenset grad i denne oppgaven. Begrunnelsen for dette er for å gjøre oppgavens omfang mer håndterlig.

1.4. Presentasjon av aktørene

Aktørene vi skal studere i denne oppgaven er Statnett SF i energisektoren og Statens vegvesen i vegsektoren. Aktørene har ansvar for henholdsvis transmisjonsnett og riksvegene i Norge. Disse kan beskrives som “hovedpulsårene” innen energi- og vegnettet.

1.4.1. Statnett

Statnett er ansvarlig for å bygge, drifte og vedlikeholde det norske transmisjonsnett. De er et statsforetak eid av staten ved olje- og energidepartementet. Deres oppdrag er å sikre strømforsyningen gjennom drift, overvåkning og beredskap, legge til rette for Norges klimamål, og for verdiskapning for deres kunder og samfunnet. (Statnett). Statnett er organisert som et konsern. (Statnett, 2018a). Tilsynsmyndigheten til Statnett er Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Kraftnettet i Norge er bygget opp på følgende måte:

- Transmisjonsnett
- Regionalnett
- Distribusjonsnett (NVE, 2019)

Statnett har altså ansvar for å bygge ut og drifte transmisjonsnett. Transmisjonsnett binder sammen store produsenter og forbrukere i et landsdekkende system og har et høyt elektrisk spenningsnivå.

Statnett driver i all hovedsak med rettighetserverv og klausulering. Dette er en rådighetsinnskrenkning, men erstattes i praksis ofte som avståelse av grunn. (Lunde, 2016)

1.4.2. Statens vegvesen

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan med ansvar for å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde riksvegene og europavegene i Norge. I tillegg er Statens vegvesen byggherre og står for bestilling til gjennomføring av oppgavene sine. (Samferdselsdepartementet, 2020)

Europa- og riksvegene er sentralt bindelev for fremkomst, og står for to tredjedeler av landets trafikk. Ansvar for disse, samt ansvaret for trafikanter og kjøretøy gjør Statens vegvesen til den største aktøren innen norsk vegtrafikk. (vegvesen, 2020a)

Statens vegvesen er underlagt Samferdselsdepartementet. Etaten består av et direktorat, og seks fagdivisjoner spredt rundt i landet. Statens vegvesen er ledet av en vegdirektør.

Statens vegvesens samfunnsoppdrag er å tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, trygt og fremtidsrettet transportsystem. For å oppnå dette utøver de tre roller: Byggherre, myndighetsorgan og fagorgan. (Samferdselsdepartementet, 2019)

Hvert år erverver Statens vegvesen grunn til vegformål fra omtrent 3000 grunneiere. (vegvesen, 2020b)

1.4.3. Forvaltningsorgan og Statsforetak

Etttersom vi skal diskutere og sammenligne forvaltningsorganet Statens vegvesen og statsforetaket Statnett nærmere, ser vi det som hensiktsmessig å helt kort forklare hvordan de er organisert og hva dette innebærer.

På regjeringens nettsider skilles det mellom statlige virksomheter og statlige selskaper/andre organer. I ordet «statlige virksomheter» menes det forvaltningsorganer, det vil si alle virksomheter som representerer staten som juridisk person. Forvaltningsorganer er underlagt forvaltningslovens regler om behandlingsmåte i forhandlingssaker jf. lovens § 1.

(moderniseringsdepartementet, 2014)

«Statlige selskaper» er virksomheter som ikke er en del av staten som en juridisk person, men som likevel har nær tilknytning til staten, for eksempel ved at staten eier selskapet. De ansatte i et slikt selskap vil ikke være statstjenestemenn. For at staten skal instruere i et slikt selskap må det ofte skje gjennom generalforsamling. Selskapstyper som faller under kategorien «statlige selskaper» er blant annet statsforetak. (moderniseringsdepartementet, 2014).

Statsforetak er i motsetning til forvaltningsorganer ikke underlagt forvaltningsloven jf. statsforetaksloven § 4. I forarbeidene til loven (Ot.prp.nr.32 (1990-1991) s.27) kommer det

frem at statsforetak som blir tillaget muligheten til å treffe enkeltvedtak, likevel skal følge forvaltningslovens regler.

1.5. Begrepsavklaringer

Nedenfor er våre forklaringer av noen begreper som brukes gjennom oppgaven.

Grunnerverv	Når en utbygger skal bygge et prosjekt, vil de trenge arealer å bygge dette på. Måten utbygger tilegner seg disse arealene, er enten ved kjøp eller ved ekspropriasjon. Grunnerverv omfatter altså hele denne prosessen for erverv av grunn, fra forhandling til eventuell ekspropriasjon.
Rettighetserverv	Rettighetserverv ligner på grunnerverv på mange måter. Forskjellen er at grunneier fortsetter å eie arealene etter et rettighetserverv. Utbyggeren erverver kun en rettighet til å bruke eller bestemme over bruken av et areal eller et objekt. Et eksempel på dette er at Statnett normalt erverver rettigheten til å sette et ryddebelte og et byggeforbud i traséen til kraftledninger, samt at de erverver rettigheten til å bruke adkomstveger til disse traséene.
Grunneier	Den som har en eiendom eller en eiendomsrettighet. Benevnes noen ganger som «saksøkte» i lovverket.
Utbygger	Den som trenger areal til sin virksomhet, og skaffer dette gjennom grunnerverv (Statnett og Statens vegvesen). Benevnes noen ganger som «saksøker» i lovverket.
Grunnerverver	Den som gjennomfører grunnervervet på

	vegne av utbygger.
Energiltak	Tiltak innenfor energisektor (f.eks. bygging av kraftlinje).
Vegtak	Tiltak innenfor vegsektor (f.eks. bygging av veg).
Ekspropriasjon	Tvungen avståelse av eiendom eller rettighet mot erstatning. Skjer oftest etter at minnelig forhandling ikke kan oppnås.
Ekspropriant	Den som eksproprierer.
Ekspropriat	Den som det eksproprieres fra, typisk en grunneier
Arbeidstillatelse	Tillatelse fra grunneier til å få tiltre et område før erstatningssummen er avgjort. Kan også kalles avtale om tiltredelse.
Forhåndstiltredelse	Muligheten til å få tiltre et område etter vedtak om ekspropriasjon er truffet, men før ekspropriasjonserstatningen er avklart. Enkelte ganger referert til som tvungen forhåndstiltredelse for å klargjøre forskjellen fra arbeidstillatelse.
Betalingsvillighet	Den summen kjøper (Statnett og Statens vegvesen) er villig til å betale for objektet.

1.6. Grunn- og rettighetserverv

Ikke alle er like godt kjent med hvordan et grunnerv eller rettighetserv fungerer. Som følge av grunnervsforhandlingen, er det tre forskjellige resultater det kan ende med: Avtale, avtale om skjønn, eller ekspropriasjon. Nedenfor ligger en kort beskrivelse av de tre.

1.6.1. Avtale:

Hvis grunnerverver og grunneier blir enige under forhandlingene, vil de inngå avtale. En minnelig avtale vil normalt inneholde bestemmelser om hvilke arealer utbygger mottar, og hvilken erstatning grunneier får for de avståtte arealene. I tillegg vil en avtale presisere når arealet skal overtas av utbygger.

1.6.2. Avtale om skjønn:

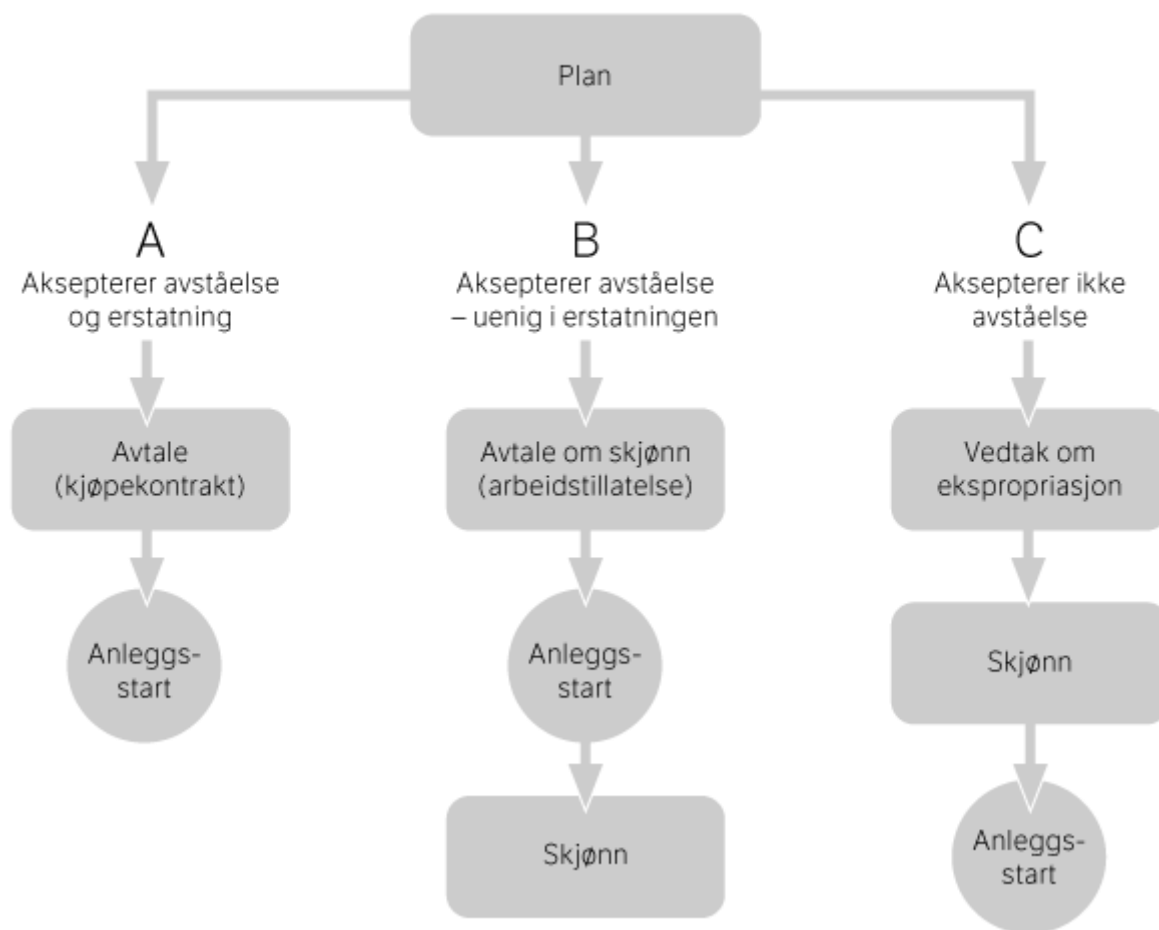
I forhandlinger der grunneier og grunnerverver ikke klarer å komme til enighet om erstatningsbeløpet, kan de inngå en avtale om at erstatningen skal fastsettes ved skjønn. I en slik avtale vil grunnerverver få rettigheter til å begynne anleggsarbeid tidlig, mens den endelige erstatningen fastsettes av skjønnsretten på et senere tidspunkt.

1.6.3. Ekspropriasjon:

Dersom grunneier ikke aksepterer å avstå grunnen i det hele tatt, vil grunnervervet kunne gjennomføres ved ekspropriasjon. Ekspropriasjon er en tvungen avståelse av eiendommen, der erstatningen blir bestemt i et ekspropriasjonsskjønn.

Figuren under illustrerer de tre ulike utfallene av en grunnervervsforhandling.

Forenkla oversikt over hvordan grunnerverv skjer



(Figur 1: Figuren viser de tre ulike utfallene av grunnerverv. Figuren er tatt med for å illustrere forklaringene gitt ovenfor. Kilde: (vegvesen, 2018))

1.7. Oppgavens oppbygging

Vi har delt oppgaven inn i åtte kapitler. Hvert kapittel deles videre inn i delkapitler. Vi har satt opp oppgaven slik for å gjøre den mest mulig oversiktlig og enkel å finne frem i.

Kapittel 1 består av en beskrivelse av oppgavens tema, samt hvilke forskningsspørsmål vi har valgt for å best belyse dette. Her er det skrevet en kort introduksjon av aktørene vi har studert i denne oppgaven. Videre er det også redegjort hvordan vi har avgrenset oppgavens innhold.

Kapittel 2 er om metode. I denne delen beskriver vi hvorfor vi valgte en kvalitativ tilnærming til datainnsamling og hvordan dette skal benyttes sammen med et dokumentstudie. Kapitlet

beskriver også hvem vi har intervjuet, hvordan vi valgte å gjennomføre intervjuet og hvordan dette påvirket oppgavens pålitelighet og troverdighet.

Kapittel 3 beskriver det rettslige rammeverket for grunnnerverv til energi- og vegtiltak. Det har fokus på de rettslige delene vi mener er relevant for oppgaven.

Kapittel 4 er et kort innføringskapittel i forhandlingsteori.

Kapittel 5 beskriver dokumentstudiet vi har gjennomført.

Kapittel 6 er informasjon innhentet fra intervjuer. Denne delen er et supplement til kapittel 5.

Kapittel 7 inneholder en sammenligning av aktørene, og vår egen drøfting av likhetene og forskjellene mellom deres fremgangsmåte i grunnnerverv.

Kapittel 8 er avsluttende refleksjoner om oppgaven.

Kapittel 2 – Metode

2.1. Innledning

I dette kapittelet skal vi forklare den samfunnsvitenskapelige metoden vi har valgt for å belyse våre forskningsspørsmål best mulig. Vi skal i dette kapittelet redegjøre for hvilken metode vi har valgt og hvorfor. I en slik oppgave er det viktig å redegjøre for hvordan man går frem, dette særlig med tanke på etterprøvbareheten i prosjektet. Vi skal også ta opp noen etiske betraktninger som skal vise at oppgaven er gjort på en redelig måte. Under vil vi vise til hva vi har gjort, og i tillegg begrunne hvorfor vi har valgt å gjøre det på denne måten.

2.2. Empiri som kan belyse forskningsspørsmålet

For å finne frem til empiri som kan belyse forskningsspørsmålet i oppgaven, må det velges en forskningsmetode. Forskningsmetode deles ofte inn i kvalitative og kvantitative undersøkelser. «Flere undersøkelser bruker intervju, observasjon og analyse av dokumenter. Disse kaller vi kvalitative undersøkelser. Andre bygger på opptellinger og statistiske analyser. De kalles for kvantitative undersøkelser. (Leseth & Tellmann, 2018, s.12). Hva som er best egnet som metode avhenger av hva man skal undersøke. Nedenfor vil vi utdype nærmere om hvilken forskningsmetode som er valgt i denne oppgaven.

2.2.1. Forskningsmetode

Informasjonen vi var ute etter for å best belyse forskningsspørsmålene våre var meget variert, og det var ikke snakk om tallfestet informasjon. Vi bestemte oss derfor for å benytte oss av en kvalitativ forskningsmetode for å innhente informasjon.

For å velge metode er det også nødvendig å si noe om induktiv og deduktiv studie. Det som kjennetegner en induktiv studie, er at man ønsker å observere forskningsspørsmålet for å komme frem til en teori om et fenomen. Ved valg av en deduktiv forskningsmetode vil utgangspunktet være motsatt. Her vil man ha en teori om et fenomen som man ønsker å teste holdbarheten og riktigheten av. (Sander, 2019). Før vi satte i gang arbeidet med oppgaven hadde vi noen hypoteser om hvordan et grunnerverv innenfor energi- og vegsektor fungerte. Likevel bygger forskningsspørsmålene først og fremst på at vi skulle undersøke hvordan grunnerverv fungerer i praksis. Derfor mener vi at det må være riktig å si at utgangspunktet for oppgaven er en induktiv tilnærming, men den har også enkelte deduktive elementer i seg.

2.3. Design av studie

Mye av den grunnleggende informasjonen vi ville trenge til oppgaven finnes tilgjengelig i ferdig utarbeidede veiledere og håndbøker. Vi bestemte oss derfor for at oppgaven skulle benytte seg av et dokumentstudie for å innhente informasjon. Ettersom mye av informasjonen i dokumentstudiet bygger på lovtekster og lovforarbeider, så vi det også som nødvendig å hente en del informasjon direkte fra disse. Dette kunne føre til at oppgaven ble på et meget teoretisk nivå, men forskningsspørsmålet var lagt opp til at vi skulle belyse grunn- og rettighetsverv både i teori og praksis. Vi bestemte oss derfor for å gjennomføre intervjuer med aktørene for å gi gode tilleggsopplysninger som kunne være vanskelig å hente ut av dokumentstudiet og lovtekstene. Grunnverv er et lite beskrevet tema, og det var derfor svært avgjørende å få informasjon direkte fra aktørene.

2.4. Dokumentstudie

Kort fortalt kan det sies at man ved et dokumentstudie ser på tekstdata. Tekstdata kan være alle slags tekstlige kilder som er skrevet for et annet formål enn en forskning. Dette er tekster som eksisterer uavhengig av om et forskingsprosjekt eksisterer. Tekstdata kan for eksempel være offentlige dokumenter, brev, dagbøker o.l. (Leseth & Tellmann, 2018 s. 107). Vi har under arbeidet med temaet sett på dokumenter som Statens vegvesen og Statnett har utgitt og som ligger ute for allmenheten. Vegdirektoratet har for eksempel utgitt flere håndbøker som skal beskrive hvordan Statens vegvesen skal gå frem i grunnvervssaker. Her kan vi nevne håndboken de utarbeidet om etiske retningslinjer som et eksempel. Statnett har informasjon på deres hjemmesider, og vi har brukt veiledere utarbeidet av NVE som utgangspunkt. Ved å studere disse dokumentene kunne vi se nærmere på trekk innenfor grunn- og rettighetsverv til energi- og vegsektor. Dette sammen med de rettslige rammebetingelsene utarbeidet for grunnverv utgjør våre primærkilder. Våre sekundærkilder er andres betraktninger om grunnverv. Kildene her er en brosjyre og et leserinnlegg.

2.5. Intervjuer

2.5.1. Intervjuform

Intervjuer kan gjennomføres på flere forskjellige måter. Man kan velge en «åpen samtale» som ikke har noen spesiell form for struktur, eller så kan man velge det motsatte ved å lage et strukturert intervju hvor man holder intervjuobjektene innenfor de spørsmålene man har

utarbeidet. (Silverman, 2014 s. 166) Det er fordeler og ulemper knyttet til valg av intervjuform. Går man for et «strukturert»-intervju vil du få svar på akkurat de spørsmål du har utarbeidet, men kan til gjengjeld gå glipp av annen interessant kunnskap som intervjuobjektene sitter på. Dette kan for eksempel være oppfølgingsspørsmål til spørsmålene som vil gi mer dyptgående og opplysende svar om temaet man er ute etter. Et annet problem med «strukturerte» intervjuer er at det er veldig viktig med gode spørsmål som intervjuobjektene faktisk kan gi svar på. I tillegg kan en dårlig utarbeidelse av spørsmål føre til at du ikke får svar på det du faktisk trenger. Hvis man velger den motsatte varianten «åpent intervju» kan man fange opp mange interessante betraktninger som intervjuobjektene besitter. Det vil gi intervjuobjektene større mulighet til å snakke om det de mener er viktig. Problemet med denne intervjuformen er at man ikke nødvendigvis får de svarene man faktisk har bruk for. Ved valg av en slik intervjuform øker sjansen for at man hopper over elementer som er avgjørende for å besvare oppgaven.

Vi valgte en «semi-strukturert» intervjuform, som kan ses på som en mellomting mellom åpne og strukturerte intervjuer. (Silverman, 2014 s. 128) Det gir muligheten for å stille de spørsmål du trenger svar på, samtidig som du kan få andre interessante betraktninger som intervjuobjektene har. Oppfølgingsspørsmål vil også kunne brukes når man mener intervjuobjektene har interessante betraktninger. Det var også viktig for oppgaven at intervjuet hadde en noenlunde lik struktur, slik at det var mulig å sammenligne svarene. Vi skulle jo intervju Statnett SF og Statens vegvesen om de samme elementene i et grunnerverv.

2.5.2. Valg av intervjuobjekter

Vi bestemte tidlig at vi skulle intervju representanter fra Statnett og Statens vegvesen, ettersom det er disse vi ønsket å sammenligne. Vi så det ikke som nødvendig å ha mange intervjuer med forskjellige ansatte hos hver av aktørene, ettersom vi var mer interessert i grunnerverv på et overordnet plan enn grunnerverv innenfor spesielle prosjekter. På grunn av at Statnett og Statens vegvesen har føringer for grunnerverv, ville svarene sannsynligvis være ganske like uansett hvor mange vi intervjuet. Det kan selvsagt være små forskjeller som ikke fanges opp ved å ha færre intervjuer, men dette mente vi at ikke ville være av stor betydning. Hvis vi derimot hadde hatt spørsmål knyttet til ulike grunnervervsprosjekter ville bildet vært noe annet. Da ville det hatt større hensikt å intervju flere.

Da vi kontaktet Statnett og Statens vegvesen ba vi om å få intervju noen som faktisk drev med grunnerverv. Vi ønsket også å intervju personer på forskjellige nivåer av grunnerverv, dvs. både de som er ute i feltet og en overordnet leder/sjef.

Intervjuene ble gjennomført som såkalte fokusgruppeintervjuer, der vi intervjuet flere personer samtidig. Fordelen med dette er at de da kunne diskutere seg frem til svar sammen.

2.5.3. Kontakt av intervjuobjekter

Etter at det hadde blitt gitt klarsignal av Norsk senter for forskningsdata (NSD) om at intervjuene våre var innenfor regelverket, startet prosessen med å kontakte de ulike intervjuobjektene vi ønsket. Den samme eposten (Vedlegg 3) med en lettfattelig beskrivelse av temaet ble sendt til Statnett og Statens vegvesen. Det ble gitt svar fra begge hold, og intervjuene kunne gjennomføres.

2.5.4. Gjennomføring av intervjuene

Før det ble gjennomført intervjuer måtte vi utarbeide spørsmål til intervjuguiden. Dette ble gjort i god tid på forhånd slik at vi hadde tid til å endre spørsmål, eller legge til ettersom det skulle være nødvendig. Det var viktig at vi satte oss inn i rammeverket som Statens vegvesen og Statnett må forholde seg til, slik at vi ville forstå det som kunne komme fram under intervjuene. Intervjuguiden var tilnærmet lik, med små justeringer i forhold til de rammeverk som Statens vegvesen og Statnett må forholde seg til. Det var viktig at vi fikk svar på de samme spørsmålene, sånn at vi kunne sammenligne svarene.

Før intervjuene skulle gjennomføres måtte vi avgjøre om vi skulle bruke notater eller lydopptak under intervjuene. Ved bruk av notater blir det vanskelig å få med seg alle detaljene som dukker opp under intervjuene. Ved bruk av lydopptak får man med seg alt som blir sagt, og dette kan senere transskriberes. Ulempen med lydopptak er at det kan gi intervjuobjektet en tilbakeholdenhet i forhold til den informasjon som gis. Da vi ikke hadde spørsmål som ville ta opp sensitiv informasjon, så vi ikke noe problem med å bruke lydopptak. Det måtte tas høyde for at enkelte kunne motsette seg at vi skulle bruke lydopptak, og i slike tilfeller måtte vi ha brukt notater. I intervjuene vi gjennomførte var det ingen som hadde problemer med at lydopptak ble brukt. Før intervjuene startet, forklarte vi at den informasjon vi fikk ville være anonym og ikke ville bli misbrukt.

I eposten sendt til Statnett og Statens vegvesen ble det sagt at vi ønsket et intervju på ca. 45 minutter. Dette mente vi var god nok tid til å gjennomføre alle spørsmålene vi ønsket å stille, og i tillegg gi rom for flere innspill underveis. I realiteten varte begge intervjuene i ca. 1 time og 30 min hver. Dette så vi kun som noe positivt, da vi fikk tilgang på ytterligere informasjon og detaljer som kunne belyse vår oppgave. At vi bommet såpass med tidsanslaget viser at vi var tidsoptimister, samt at intervjuobjektene hadde mye informasjon å dele med oss. Vi takker nok en gang for at de var villige til å fullføre intervjuene, selv om det gikk langt over avtalt tid.

2.6. Dataenes pålitelighet og oppgavens troverdighet

For at en forskningsoppgave skal ha faglig tyngde, er det viktig at informasjonen som brukes har pålitelighet (reliabilitet) og troverdighet (validitet). Pålitelighet dreier seg om hva slags data som benyttes, hvordan de samles inn, og hvordan de bearbeides. Etersom en kvalitativ studie ikke baserer seg på tallfestede data eller strukturert datainnsamling, er det viktig at det blir godt redegjort for hvordan datainnsamlingen blir gjennomført. For at oppgaven skal være troverdig er det også viktig at informasjonen vi samler inn er relevant for det vi skriver om.

2.6.1. Dataene vi har samlet inn

Pålitelighet handler først og fremst om dataene vi har samlet inn stemmer. Dersom dataene ikke er pålitelige, kan de heller ikke støtte forskningsspørsmålene dine. (Everett & Furseth, 2012 s. 135). Datainnhenting fra intervjuene kommer fra ansatte hos Statnett og Statens vegvesen. Vi har spurt dem om deres rutiner og praksis rundt grunnerverv. Intervjuobjektene har ikke hatt vesentlig grunn til å framstille virkeligheten annerledes enn den er. Dessuten har begge aktørene sine føringer på grunnerverv, og mye av informasjonen vi fikk kan sammenlignes med det du kan finne på nettet (f.eks. håndbøker). Den informasjonen vi fikk fra disse intervjuene er som nevnt informasjon som ikke nødvendigvis er relatert til forskjellige prosjekter, men mer om de generelle metodene de bruker. På bakgrunn av at intervjuobjektene våre faktisk jobber med grunnerverv i statlig sektor og antagelig ikke har noen agenda om å holde noe skjult, anser vi dataene vi har fått av dem som svært pålitelige. Dataene vi har samlet inn er relevante for å belyse forskningsspørsmålet vårt. Ikke alt fra intervjuguiden var like relevant, men vi har fått inn mer enn nok informasjon til å kunne drøfte temaene i forskningsspørsmålet.

Det kan være at mengden data du samler inn ikke er tilstrekkelig til å kunne trekke slutninger ut fra den. (Everett & Furseth, 2012 s. 135). Vi har kun gjort ett intervju med hver av aktørene. Som nevnt i avsnitt 2.5.2. har vi intervjuet flere personer samtidig i hvert intervju. Slike fokusgruppeintervjuer, der flere kan diskutere seg frem til et felles svar, gjør at svarene sannsynligvis er mer representative for aktørens «standardsyn» enn de ville blitt hvis man bare intervjuet én person. Likevel er to intervjuer altfor lite til å kunne trekke noen sikre slutninger. Vi har med andre ord for lite data til å kunne generalisere. Det som kommer frem i denne oppgaven er altså ikke en fasit, men kan heller ses på som en «pilot» som kan peke på temaer som andre muligens kan undersøke nærmere.

2.6.2. Vår tolkning av dataene

I forhold til etterprøvbareheten i prosjektet, altså om andre forskere ville kommet til det samme resultatet om de hadde undersøkt det samme, har vi valgt en metode som vi mener vil kunne gi noenlunde de samme svarene hvis dette skulle prøves på ny. Årsaken til at vi ikke kan si at man får de nøyaktig samme svarene, er fordi det er en kvalitativ metode. Hvis andre forskere hadde stilt de samme spørsmålene til noen andre intervjuobjekter, er det to hovedfeilkilder: Både kunne de fått andre svar, og forskerne kunne tolket svarene annerledes enn vi har gjort. Vi mener likevel at våre spørsmål var godt rettet mot hvordan praksisen i henholdsvis Statnett og Statens vegvesen fungerte. Svarene burde derfor ikke bli altfor forskjellig hvis man hadde gjennomført intervjuene på nytt.

I tillegg til intervju er det også lagt vekt på det rammeverket som setter føringer for grunnervervet. Mye av denne informasjonen er hentet fra Statens vegvesen og Statnetts sider, men også gjennom lovverk som disse må forholde seg til. Lovverk, og utarbeidelser fra det offentlige kan regnes å være troverdige kilder.

Et annet moment om troverdighet er at forskeren kan være forutinntatt og jobbe ut ifra et bestemt paradigme. Hvis forsker jobber ut fra et slikt paradigme, kan mye informasjon bli utelatt. (Everett & Furseth, 2012 s. 135). En situasjon kan derfor oppstå ved at man utelater informasjon som ikke stemmer med paradigmet. Altså at forskeren utelater data som går imot det han ønsker å bevise. I en intervjuundersøkelse er det derfor viktig at all innhentet informasjon legges frem. Dette har vi strebet etter i vår oppgave, og vi mener at det styrker oppgavens troverdighet.

2.7. Ethiske vurderinger

De etiske vurderingene vi har gjort i forhold til intervjuene, har vært inspirert av de punktene Silverman setter opp i sin bok: (Silverman, 2014). Vi benyttet oss av lydopptak, og det er derfor viktig å gjøre etiske betraktninger når man skal gjennomføre et intervju.

1. Ensuring that people participate voluntarily.
 - a. I eposten vi sendte til Statens vegvesen og Statnett ble det presisert at det var ønskelig fra vår side at de stilte opp på intervju. Det ble lagt vekt på at det var frivillig å stille opp.
2. Making people's comments and behavior confidential.
 - a. Før vi intervjuet intervjuobjektene var vi tydelige på bruken av lydopptak, og førte videre at informasjon de ikke ønsket at skulle ut i offentligheten, heller ikke ville komme ut. Ved bruk av lydopptak presiserte vi også at de på hvilket som helst tidspunkt i intervjuet kunne be oss slå av lydopptaket hvis det skulle være ønskelig fra deres side.
3. Protecting people from harm.
 - a. Dette er også et viktig punkt for arbeidet. Vi ønsket ikke at undersøkelsen skulle «skade» intervjuobjektene på noen måte. Derfor var vi inne på dette med anonymitet i oppgaven. Det er heller ikke viktig for oppgaven å fremstille hvem som har sagt hva, derfor brukes det ikke navn i oppgaven. Fordelen ved lydopptak er at sitater som eventuelt brukes kan gjengis korrekt etter hvordan det blir fremstilt av intervjuobjektene, på den måten unngår man å vri på utsagn.
4. Ensuring mutual trust between researcher and people studied.
 - a. Dette ble drøftet i innledningen til intervjuene, og vi presiserte at vi ikke ville gi ut informasjon som aktørene ikke ville skulle ut i offentligheten. Vi la vekt på at vi ikke var ute etter å «henge ut» noen av de vi intervjuet.

2.8. Mulige feilkilder

Dokumentene vi har lest bør være troverdige. Dette er offentlige utarbeidelser som skal være i tråd med lovverket. Mulige feilkilder her er av den grunn lav. Ved intervju kan det oppstå feilkilder. Det kan ikke garanteres at det som intervjuobjektene fremstiller stemmer helt. Ofte vil en som blir intervjuet kunne ønske å pynte på svarene sine. I disse intervjuene mener vi at dette neppe er et stort problem, fordi vi ikke er ute etter å finne ut hvor «flinke»

intervjuobjektene er. I semi-strukturerte intervjuer kan det også oppstå forskjell i svar, og det kan også snakkes om forskjellige temaer. Det er essensielt når man skal sammenligne to aktører innen grunnerverv, at man får svar som er sammenlignbare. Dette er ikke alltid like lett når man bruker semi-strukturerte intervjuer.

Andre feilkilder kan være misforståelser under intervjuet, der spørsmålene er stilt på en måte intervjuobjektene ikke klarer å svare på, eller ved at de misforstår betydningen av spørsmålet. Enda mer sannsynlig er det at vi, som har lite praksis, misforstår svarene vi får.

2.9. Juridisk metode

Det meste av denne oppgaven bygger på en samfunnsvitenskapelig forskningsmetode. Likevel er lovverket en sentral del av oppgaven. For å kunne belyse forskningsspørsmålet best mulig måtte vi i enkelte tilfeller hente informasjon direkte fra lovverket. I disse tilfellene har vi benyttet oss av juridisk metode. Når man bruker juridisk metode er det viktig at den kan forankres i lovtekster, forarbeider, rettspraksis, teori og andre rettskilder som finnes. (Tuseth & Winge, 2018) Utgangspunktet vårt har vært å undersøke den aktuelle loven, og tolke teksten der. I enkelte tilfeller var lovteksten manglende eller uklar. I disse tilfellene støttet vi oss på informasjon fra lovens forarbeider. I tillegg har vi hentet noe informasjon fra Høyesteretts praksis.

Kapittel 3 – Det rettslige rammeverket for grunnerverv

3.1. Innledning

I dette kapitlet skal vi gjøre rede for lovgivingen som ligger til grunn for gjennomføring av grunn- og rettighetserverv til energi- og vegformål, fra planleggingsfasen til avslutningsfasen av ervervet.

3.2. Offentligrettslig regulering av energi- og vegtiltak

I dette punktet skal vi kort se på de viktigste rettslige rammene for etablering av henholdsvis energitiltak og vegtiltak. Redegjørelsen vil fokusere på lovgivningens krav til tillatelser og/eller reguleringsplan og kravene til denne prosessen.

3.2.1. Offentligrettslig regulering av energitiltak

Etablering av energitiltak reguleres primært av Energiloven av 1990. Energilovens formålsparagraf § 1-2 lyder *«loven skal sikre at produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi foregår på en samfunnsmessig rasjonell måte, herunder skal det tas hensyn til allmenne og private interesser som blir berørt»*

Etablering av energitiltak er konsesjonspliktig etter energilovens § 3-1. Av § 3-1 første ledd, 1. punktum, kommer det frem at *«anlegg for produksjon, omforming, overføring og fordeling av elektrisk energi, ikke kan bygges, eies eller drives uten konsesjon»*. Konsesjon etter energiloven erstatter krav om reguleringsplan etter plan- og bygningslovens § 16-2. Av plan- og bygningslovens § 1-3 2. ledd kommer det frem at *«for anlegg for overføring eller omforming av elektrisk energi som nevnt i energiloven § 3-1 tredje ledd gjelder bare kapittel 2 og 14»*. Det vil si at for energitiltak vil plan- og bygningslovens kapittel 2 om «krav om kartgrunnlag, stedfestet informasjon mv» og kapittel 14 om «konsekvensutredninger for tiltak og planer etter annet lovverk» komme til anvendelse når det søkes om etablering av energitiltak. Av plan- og bygningslovens § 14-1 kommer det frem at *«Reglene i dette kapittel gjelder for tiltak etter annen lovgivning som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn»*. I andre ledd står det at *«formålet med bestemmelsene er å sikre hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av tiltaket eller planen, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket eller planen kan gjennomføres»*. Etter dette kapitlet vil også krav til konsekvensutredning være til stede når det eksproprieres til fordel for energitiltak.

3.2.2. Offentligrettslig regulering av vegtiltak

Før reguleringsplan foreligger må forslagene til plan gjennom en planprosess. Nedenfor er en kort oversikt over de rettslige kravene som foreligger fra oppstart av planlegging på et kommunalt nivå, til en reguleringsplan for vegutbygging kan godkjennes og vedtas av kommunen.

I plan- og bygningsloven § 10-1 står det at «*Kommunestyret skal minst én gang i hver valgperiode, og senest ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi*». Videre står det i andre ledd «*kommunen skal i arbeidet med kommunal planstrategi innhente synspunkter fra statlige og regionale organer og nabokommuner*». Dette arbeidet med planstrategien setter føringer for innholdet i kommuneplanen.

Planprogrammet er første steg i planprosessen. Plan- og bygningsloven § 11-13 sier at «*For kommuneplan skal det utarbeides planprogram etter reglene i § 4-1. Forslag til planprogram skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn*». Videre står det i andre ledd «*Planprogrammet fastsettes av kommunestyret*».

§ 11-1 gjelder utarbeidelse av kommuneplan. Det står i § 11-1 første ledd at «*Kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter samfunnsdel med handlingsdel og arealdel*». Det er i andre ledd beskrevet nærmere hva en kommuneplan skal ivareta «*Kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen*».

Kommuneplanens arealdel er regulert i § 11-5 som sier «*kommunen skal ha en arealplan for hele kommunen (kommuneplanens arealdel) som viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Det kan utarbeides arealplaner for deler av kommunens område*». Hva som betegnes som arealformål i kommuneplanens arealdel er nærmere bestemt i § 11-7, her vil bygging av veg ligge under andre ledd (2). «*Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*». Her står «*veg*» som en del av underformålene.

Etter at kommuneplan er godkjent, skal det lages en reguleringsplan. Reguleringsplan defineres etter § 12-1 (1) som «*et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser*». Det står videre i § 12-1 (2) hvem som har ansvaret for reguleringsplanen. «*Kommunestyret skal sørge for at det blir utarbeidet reguleringsplan for de områder i kommunen hvor dette følger av loven eller av kommuneplanens arealdel*». I § 12-1 (3) står det at «*Reguleringsplan kan utarbeides som*

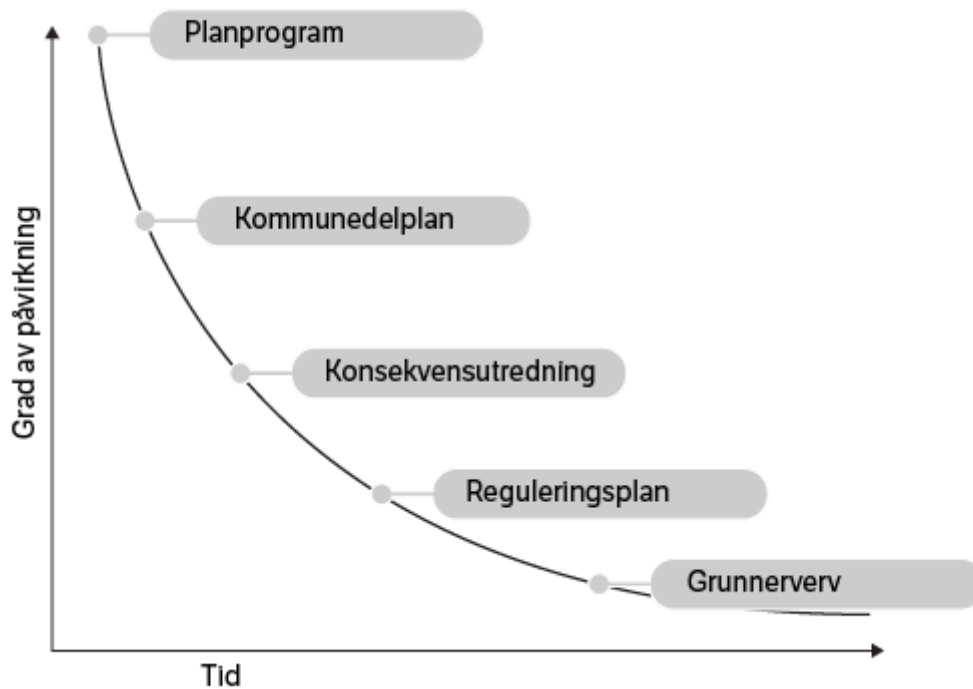
områderegulering, jf. § 12-2, eller detaljregulering, jf. § 12-3.»). Hva som er arealformål i en områderegulering eller detaljregulering er nærmere bestemt i § 12-5. Der «veg» ligger under § 12-5 første ledd (2) «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur».

Oppstart av reguleringsplan er regulert i § 12-8. Her står det i 1.ledd «Når planarbeidet igangsettes, skal berørte offentlige organer og andre interesserte varsles.»

Behandling av reguleringsplanforslag er nærmere bestemt i §§ 12-10 og 12-11.

Vedtak av reguleringsplan er regulert i § 12-12 som sier at «Når forslag til reguleringsplan er ferdigbehandlet, legges det frem for kommunestyret til vedtak, eventuelt i alternativer. Av saksframlegget skal det fremgå hvordan innkomne uttalelser til planforslaget og konsekvensene av planen har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt.»

Når reguleringsplanen er vedtatt kan grunnerviv til vegformål iverksettes. Nedenfor ligger en figur som viser planprosessen før grunnerviv kan startes.



Figur 2: Denne figuren er en oversikt over planprosessen fra planprogram og frem til grunnerviv kan startes. Kilde: (vegvesen, 2020c)

3.3. Oreigningsloven § 2

I oreigningsloven § 2 2. ledd heter det at «Vedtak eller samtykke kan ikkje gjerast eller gjevast utan det må reknast med at inngrepet tvillaust er til meir gagn enn skade». Selv om det ikke

foreligger noen tydelig bestemmelse om dette i særlovgivingen, skal det foretas en interesseavveining før det gjøres endelig vedtak om ekspropriasjon i hver enkelt sak. (NUT 1954:1 s.47). I denne vurderingen skal det legges særlig vekt på at ekspropriasjonen medfører «tvillaust» større fordeler enn ulempene som påføres grunneier. Ekspropriasjon til vegger eller kraftutbygging har en stor samfunnsmessig verdi, noe som vekter tungt under interesseavveilingen.

3.4. Hjemmelsgrunnlag til å fatte ekspropriasjon

For at utbygger skal ha rett til å ekspropriere, må de ha hjemmel i lov. Denne hjemmelen fremgår av forskjellige lover i energisektoren og vegsektoren. Nedenfor er en kort beskrivelse av hjemmelsgrunnlaget for å ekspropriere i de to sektorene.

3.4.1. Hjemmelsgrunnlag for ekspropriasjon til energiltak

Oreigningsloven § 2 (19) åpner for at det kan eksproprieres til fordel for «*Varmekraftverk, vindkraftverk, kraftliner, transformatorstasjoner og andre elektriske anlegg*». Dette er hjemmelen Statnett bruker når de eksproprierer til energiltak.

3.4.2. Hjemmelsgrunnlag for ekspropriasjon til vegtiltak

Når det foreligger godkjent reguleringsplan, finnes det hjemmel til å ekspropriere til vegformål gjennom både vegloven og plan- og bygningsloven.

Som det går frem av vegloven § 9 er statens vegvesen vegstyremakt for riksveger, fylkeskommunen er vegstyremakt for fylkesveger og kommunen er vegstyremakt for kommunale vegger. Vegstyremakta kan gjennomføre ekspropriasjon med hjemmel i vegloven § 50.

Kommunen har hjemmel til å ekspropriere i plan- og bygningsloven § 16-2. Det er da reguleringsplanen og dens bestemmelser som styrer hva som kan falle inn under ekspropriasjonsvedtaket. Staten har også hjemmel til å ekspropriere jf. andre ledd i plan og bygningsloven § 16-2. Dette er riktignok ikke en hjemmel Statens vegvesen kan benytte seg av hvis de selv ønsker å vedta ekspropriasjonen, ettersom oreigningslovens § 5 første ledd ikke åpner for at denne retten kan delegeres til regionvegkontorene.

3.5. Oreigningsloven § 12- Krav om minnelig forhandling

Videre i oppgaven blir det lagt stor vekt på forhandlinger under grunnerverv. Derfor må det ses nærmere på Oreigningslovens § 12 som er om minnelig forhandling. Etter oreigningsloven § 12 er hovedregelen at det skal prøves å komme frem til minnelighet før det eksproprieres. Videre i denne bestemmelsen er også retten til å uttale seg om inngrepet, for den som rammes av dette. Skulle det også være vanskelig å finne frem til alle som blir rammet av inngrepet, er det nok at dokumenter for inngrepet blir lagt ut for gjennomsyn i et område hvor inngrepet skal foregå. Her blir det også oppfordret til å komme med sin mening, hvis det vil være av betydning. Det er viktig å legge vekt på lovteksten som sier «*Partane kan verta oppmoda om å freista få til ei minnelig semje*». Her brukes ordet «*kan*» og ikke «*skal*», det er derfor ikke at absolutt krav etter § 12 å forsøke å komme frem til minnelig avtale, men den fungerer som en sterk oppfordring. Dette blir drøftet videre i kapittel 7.2.1.

3.6. Grunneiers advokatkostnader under grunnerverv

Hvilke juridiske bistandskostnader utbygger må dekke under et grunnerverv er til dels avhengig av hvordan saken avgjøres.

I saker der saksøker får ekspropriasjonstillatelse, skal saksøkte få sine nødvendige saks kostnader dekket etter oreigningsloven § 15. I paragrafens andre ledd står det «*Søkjaren skal dessutan svara motparten dei utgiftene som var naudsynlege til å taka vare på baten hans i saka.*». Dette er kostnadene for hele saken, ikke bare hjelpen under ekspropriasjonsskjønnet. Likevel er det et avgrensings spørsmål rundt hvilke kostnader som dekkes. Hvorvidt grunneiers eventuelle advokat kostnader i den innledende planleggingsfasen skal dekkes, ble det i Ot.prp.nr.62 (1981-1982 s. 56) blant annet lagt vekt på at «*Etter en fornyet vurdering er Justisdepartementet kommet til at man fortsatt bør avstå fra å anvende oreigningsloven § 15 i forbindelse med utarbeiding av planer etter vegloven og bygningsloven*».

Hvilke kostnader som skal dekkes av saksøker i selve skjønnssaken går frem av skjønnsprosessloven § 54. Paragrafens første ledd sier «*Saksøkeren skal erstatte saksøkte nødvendige utgifter i anledning av skjønnssaken.*». Saksøker kan forutsette at parter med likeartede interesser skal bistås av samme juridiske og tekniske bistandspersonale jf. paragrafens andre ledd. Dette må informeres om tidlig i saken.

I saker som ender med minnelig forhandling foreligger det ikke et direkte overordnet krav om at grunnerverver skal dekke grunneiers juridiske bistand under selve forhandlingen. Likevel er

dette saker der ekspropriasjon ligger som trussel, så noen aktører dekker med bakgrunn i analogisk tolkning av oreigningsloven § 15 og skjønnsprosesslovens § 54, kostnadene til rådføring med advokat under forhandlingene.

3.7. Forhåndstiltredelse

Forhåndstiltredelse er et av momentene under grunnerverv som vil bli drøftet senere i oppgaven. Forhåndstiltredelse forutsetter vanligvis at ekspropriasjon er fastsatt, og gir eksproprianten mulighet til å starte arbeidet på eiendommen før erstatningsbeløpet er avgjort. Denne muligheten foreligger for å sikre en effektiv gjennomføring av ekspropriasjon. Hjemmel til forhåndstiltredelse finnes i oreigningsloven § 25, samt i diverse særlover som bl.a. veglova § 51.

I oreigningslovens § 25 første ledd står det at «*Kongen – eller styringsorgan med fullmakt etter § 5 – kan gje samtykke til at oreigningsinngrep vert sett i verk før det ligg føre rettskraftig skjøn. Er skjøn ikkje kravd, kan samtykke berre gjevast i særhøve dersom det kom til å valda urimeleg tidhefte å bia til skjønkravet er framsett. Men då skal avgjerdsmakta setja søkjaren ein frist til å krevja skjøn, og fristen må ikkje vera lengre enn 3 månader. Når skjøn er halde, skal samtykke gjevast om ikkje særlege grunnar talar mot det.*» Videre ledd i paragrafen beskriver blant annet krav om forskuddsbetaling og andre elementer som skal sikre at forhåndstiltredelse ikke påfører grunneier noen ekstra risiko.

3.8. Erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet etter ekspropriasjonerstatningsloven

3.8.1. Innledning

For at vi skal se på erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet som en del av oppgaven må vi se nærmere på hvilke lover Statnett og Statens vegvesen er bundet av når det skal måles ut erstatning. Hva som ligger til grunn for erstatning som følge av ekspropriasjon, er fastsatt i ekspropriasjonerstatningsloven. Selv om grunnerverv oftest ender i minnelige avtaler vil tilfellene som ender med ekspropriasjon kunne danne grunnlaget for betalingsvilligheten i andre saker. Vi skal derfor redegjøres for noen av disse bestemmelsene nedenfor.

3.8.2. Grunnloven § 105

Etter grunnloven § 105 skal det gis «full» erstatning for det tap som inngrepet påfører ekspropriaten. Grunnloven § 105 er til en viss grad en skjønnsregel som må tolkes i lys av samfunnsforholdene og rettsoppfatningen til enhver tid. (Lilleholt, 2014 s. 546)

Normen om «full erstatning» etter Grunnloven § 105, er derfor ikke en gitt størrelse som er fastlagt en gang for alle. Det vil være et viktig moment i tolkningen til § 105 hva lovgiveren til enhver tid mener er «full erstatning». «Full erstatning» skal ses i sammenheng med dagens samfunnsforhold. (Lilleholt, 2014 s. 546).

3.8.3. Hva vederlaget skal dekke etter ekspropriasjonerstatningsloven

Hvilken erstatning en grunneier skal ha for ekspropriasjon har røtter i

ekspropriasjonerstatningsloven § 3 (1) «*Eigaren skal ha vederlag for avståing av eigedom og for skade eller ulempe på attverande eigedom, alt i samsvar med føresegnene nedenfor*». De følgende paragrafene gir en videre beskrivelse av føringene for erstatningsutmålingen, og er kort beskrevet i kapitlene nedenfor.

3.8.3.1. Ekspropriasjonerstatningsloven § 4- Grunnlag for verdsetting

I ekspropriasjonerstatningsloven § 4 (1) står det at «*Verdsetjinga skal gjerast på grunnlag av salsverdien, jf. § 5, eller bruksverdien, jf. § 6. Har eigedomen ein høgare bruksverdi for eigaren enn salsverdien, skal bruksverdien leggjast til grunn, dersom ikkje det tapet som går over salsverdien kan bøtast med å kjøpe att annan eigedom til tilsvarande bruk*». Grunneier skal altså ha erstatning basert på enten salgsverdi, bruksverdi eller attkjøpsverdi. Paragrafen beskriver også at grunneier minimum skal få erstattet etter salgsverdi, men at han heller skal ha erstatning etter bruksverdi hvis denne verdien er høyere, ved mindre kjøp av tilsvarende eiendom kan gjøre opp for denne forskjellen. Forutsetninger for erstatning etter attkjøpsverdi er videre beskrevet i lovens § 7.

3.8.3.2. Ekspropriasjonerstatningsloven §5- Salgsverdi

Hva salgsverdi er, og hva salgsverdien skal baseres på er beskrevet nærmere i

ekspropriasjonerstatningsloven § 5, der det i 1. ledd står «*Vederlag etter salsverdi skal fastsetjast på grunnlag av det som må reknast med at vanlege kjøparar ville gje for eigedomen ved friviljug sal*». Videre står det i andre ledd «*Ved fastsetjinga skal det leggjast vekt på kva slag eigedom det gjeld, kvar eigedomen ligg og den pårekelege utnytting som det røyntleg er grunnlag for etter tilhøva på staden. Det skal dessutan leggjast vekt på dei prisane som er oppnådd ved omsetnad av andre eigedomar som det er naturleg å samanlikna med, og likeins på andre tilhøve som er avgjerande for salsverdien av eigedomen*». Salgsverdi er altså

prisen en normal kjøper ville betalt for eiendommen. For å finne denne prisen er det naturlig å sammenligne med lignende salg i området.

3.8.3.3. Ekspropriasjonerstatningsloven §6- Bruksverdi

Hva bruksverdi er, er nærmere bestemt i ekspropriasjonerstatningslovens § 6. Der står det at «Vederlag etter bruksverdi skal fastsetjast på grunnlag av avkastinga av eigedomen ved slik pårekeleg utnytting som det røyneleg er grunnlag for etter tilhøva på staden. Det skal samstundes gjevast vederlag etter dagens pris for dei ressursane på eigedomen som vert oreigna og som har salsverde som standskog, jord, sand- og grusforekomster m.v. når dette er pårekeleg etter første punktum.» Bruksverdi er altså basert på avkastningen av eiendommen etter den «påregnelige bruken». En økning i verdi som følge av ekspropriasjonen skal ikke erstattes selv om dette øker salgsverdien eller bruksverdien.

3.8.4. Hva som skal erstattes - Økonomisk tap

Det fremgår ikke noe sted i ekspropriasjonerstatningslova at ekspropriaten bare skal ha erstatning for det økonomiske tap han/hun lider som følge av inngrepet. Dette prinsippet rundt erstatning av økonomisk tap er likevel fastslått gjennom langvarig rettspraksis. (Stordrange & Lyngholt, 2000).

Her kan det vises til Rt.1998.s.29 på side 33. hvor det står «Det er et hevdvunnet prinsipp i vår ekspropriasjonerstatningsrett at en ekspropriat bare skal ha erstatning for det økonomiske tap vedkommende lider som følge av inngrepet. Dette er ikke uttrykkelig sagt i ekspropriasjonerstatningsloven, men fremgår av bestemmelsene om utmåling av erstatningen og er klart uttalt i lovens forarbeider. Jeg viser til Ot.prp.nr.50 (1982-83) side 53 der det i forbindelse med omtale av lovens § 5 blant annet heter:

«Det er imidlertid viktig at skjønnsretten i den forbindelse ikke taper av syne at ekspropriaten bare har krav på erstatning for sitt økonomiske tap som følge av ekspropriasjonen. Ekspropriaten har bare krav på erstatning for den salgsverdi som ut fra de kriterier som er gjennomgått ovenfor, faktisk kunne ha vært oppnådd dersom ekspropriasjonen ikke hadde skjedd. Dette er et generelt vilkår som gjaldt så vel før, jfr. utredningen 83, som etter at vi fikk den nye ekspropriasjonerstatningsloven og som også vil gjelde etter lovutkastet i proposisjonen»».

Hva som er økonomisk tap i lovens forstand, skal bestemmes gjennom en tolkning av lovens egne bestemmelser, jf. Rt.1999.s.142.

Vilkår om økonomisk tap for å få erstatning er likevel ikke helt unntaksfri. Det kan vises til Rt.1976. s.1362 hvor det ble tilkjent erstatning til ekspropriat for at eksproprianten tok i bruk privat veg selv om det ikke førte til økonomisk tap for ekspropriaten.

Kapittel 4 – Forhandlingsteori

4.1. Innledning

Ettersom grunnervvervsforhandlinger er en type forhandling vil vi beskrive forskjellige forhandlingstyper og begreper innenfor forhandling som er relevant for oppgavens drøfting.

Teorien bak dette kapittelet kommer i hovedsak fra boka «Forhandlinger» av Jørn Rognes og «Fra Nei til Ja – kreativ forhandlingsteknikk» (Getting to yes) av Roger Fisher og William Ury.

Når vi skal se nærmere på grunnervvervsforhandlinger i Statnett og Statens vegvesen, og hva slags erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet de har når de går inn i forhandlingene, er det viktig å se på hvordan forhandling fungerer. Grunnervvervsforhandlinger er en spesiell type forhandling, da Statens vegvesen og Statnett er offentlige aktører som har ekspropriasjon som «trussel» når de går inn i en forhandling med grunneiere.

Ifølge Rognes, kan forhandlinger defineres som:

«Når to eller flere parter med delvis motstridende interesser prøver å komme frem til en felles beslutning, forhandler de». (Rognes, 2015 s. 13).

Det er viktig å legge merke til ordet «delvis motstridende interesser». Med denne definisjonen legges det vekt på at det i forhandlinger alltid vil være noen felles interesser som bringer partene sammen, og det vil også være andre interesser som vil skape konkurranse. Det at det både skapes interesser som binder dem sammen, og interesser som skaper konkurranse kan være svært utfordrende når det skal forhandles. (Rognes, 2015 s. 22)

En vanlig feiloppfatning er at forhandling bare skjer mellom private. Offentlige etater kan forhandle med hverandre, og en offentlig etat kan forhandle med en privatperson.

Nedenfor skal vi se nærmere på forberedelse og gjennomføring av forhandlinger, samt se nærmere på enkelte forhandlingsformer. For å best belyse oppgaven vil det benyttes eksempler som er relevant for grunnervvervsforhandlinger.

4.2. Forberedelse av forhandlinger

Forstadiet i forhandlinger omfatter de oppgavene man gjennomfører på forhånd av forhandlingene. Dette vil knytte seg opp mot valg av forhandlingsstrategi og gjennomføring av undersøkelser. (Rognes, 2015 s. 33). Forhandlerne må tilegne seg den informasjonen som

er nødvendig for å gjennomføre gode forhandlinger. Forhandlingsproblemet, kultur og prosedyrer, og kjennskap om motparten er eksempler på informasjon som er nødvendig. (Rognes, 2015 s. 35).

Grunnervervsforhandlinger varierer fra tiltak til tiltak, og forhandlingsforberedelsene bør justeres basert på dette. For å illustrere viktigheten av forberedelser under grunnerverv, kan vi tenke oss et eksempel:

Forholdet grunneierne har til eiendommen sin kan være avgjørende. En aktiv bonde, som driver en stor gård som en bedrift vil tenke tap/gevinst, mens en som har arvet gården og skal passe på det som forfedrene har pleid og stelt vil kanskje tenke annerledes. Disse bør nok derfor møtes på forskjellig vis.

4.3. Forhandlingsprosessen

«*Selve forhandlingsprosessen omfatter den direkte kontakten med motparten*». (Rognes, 2015s. 35). Forhandlingsprosessen vil bygge på hvilken forhandlingsstrategi man har valgt i forberedelsene til forhandlingene. Det som er felles for alle forhandlinger er at det oppstår et behov for å etablere kontakt, utvikling av prosedyrer, definering av forhandlingsproblem, utforskning av løsningsmuligheter og avtaleformulering. (Rognes, 2015s. 35).

Under grunnerverv har grunnerverver et rammeverk de må følge i form av lovgivning. Dette setter begrensninger for hvordan de kan operere og hvordan forhandlingsprosessen blir. Innenfor dette spillerommet bør kontakten og innstillingen de har til grunneier vurderes, og de burde forhandle på en måte som gir et best mulig resultat for begge parter.

4.4. Ulike type forhandlinger

4.4.1. Fordelingsforhandlinger

Fordelingsforhandlinger er når fordeler/ulempes skal fordeles mellom partene i en forhandlingssituasjon. «*En fordelingssituasjon er altså til stede når en gitt mengde goder eller ulemper skal fordeles mellom parter*» (Rognes, 2015 s. 42). En typisk situasjon vil være forhandlinger mellom kjøper og selger om pris. En forhandling som bare handler om størrelsen på en erstatning mellom ekspropriant og ekspropriat er en ren fordelingsforhandling.

Ved enhver forhandling er det to hovedløsninger: Avtale eller brudd. Hvis den som skal kjøpe noe er villig til å betale mer enn det selgeren forlanger, og de to partene klarer å kommunisere

godt nok til at de oppdager dette, blir det en avtale. Vi sier da at det er en positiv forhandlingssone (Rognes, 2015 s. 44).

Senere i oppgaven vil vi ta for oss hva Statnett og Statens vegvesen maksimalt er villige til å betale. Denne summen kaller vi i denne oppgaven deres «betalingsvillighet». Så mye kan de tilby, hvis ikke vil de kreve skjønn. Dette kalles ofte «kjøpers reservasjonspunkt» i forhandlingsteorien, blant annet av Rognes (Rognes, 2015 s. 44).

4.4.2. Integrasjonsforhandlinger

Vi nevnte at interessene under forhandlinger er delvis motstridende. Integrasjonsforhandlinger handler om å få avtaler som er bedre enn kompromisser. Det snakkes ofte om vinn-vinn-løsninger og om å gjøre kaken større (Rognes, 2015 s. 61). I all forhandling er det fornuftig først å undersøke om det er noen felles interesser. Et hvert inngrep som utbygger skal gjøre er ikke nødvendigvis negativt. Det er for eksempel ikke uvanlig at utbygger har behov for å bygge en tiltaksveg inn til den planlagte motorvegen eller kraftstasjonen, og grunneier har positiv nytte av denne vegen etterpå. Da vil begge parter ha glede av den. Et annet eksempel er hvis utbygger har masseoverskudd og grunneier har behov for massen.

Ved integrasjonsforhandlinger lages det en større pakke, der fordeler og ulemper veies opp mot hverandre. Vi peker på integrasjonsforhandlinger for å understreke at dette er et interessant tema som brukes aktivt av utbyggere. I vår oppgave går vi ikke nærmere inn på dette, fordi vi primært har fokus på erstatningsnivå og rene forhandlinger om pris.

4.4.3. Forhandlinger på egne vegne og på vegne av Staten (sjefen)

Noe som gjør grunnervvervsforhandlinger spesielle, er at for den som skal selge er det snakk om penger han/hun selv skal motta, mens den som skal kjøpe betaler med andres penger. En grunnervver forhandler på vegne av utbygger. På en måte er jobben som grunnervver litt som en mekler, i og med at han/hun skal prøve å finne fram til en sum som både aksepteres av grunneieren og av lederen for grunnervvervsseksjonen. Det er derfor viktig at grunnervveren både har kunnskap om og evne til å forklare grunneieren om reglene for ekspropriasjon. Da kan grunnervveren, om nødvendig, forklare hvorfor grunneier ikke kan få så høy erstatning som han/hun krever.

4.5. Forhandling under trussel om ekspropriasjon

Ved grunnervvervsforhandlinger ligger det, som tidligere nevnt, «trussel» om ekspropriasjon bak forhandlingene. Hovedtemaet i boka «Fra Nei til Ja» av Fisher & Ury er at en mulig forhandlingsteknikk er å gjøre det lett for motparten å si ja. Dette er også et poeng som blir tatt opp av Rognes (Rognes, 2015 s. 15). En mulighet for grunnerververen er å synliggjøre konsekvensene av ikke å inngå avtale. Begrepene BATNA og WATNA brukes av Fisher & Ury og betyr beste og verste alternativ til en forhandlet avtale (Fisher & Ury, 2011 s. 128). For en vanlig selger er et alternativ å beholde tingen selv hvis han/hun ikke er fornøyd med prisen som kjøper tilbyr. Dette er et bedre alternativ enn å selge. Altså har selgeren et brukbart BATNA. (Fisher & Ury, 2011 s. 131)

I en forhandling under trussel om ekspropriasjon finnes ikke dette alternativet. Vil ikke grunneieren selge (eller avgi rettighet), går saken til skjønn. For de fleste vil det oppfattes som belastende å skulle i en rettsak. Selvsagt vil skjønnet kunne komme til høyere erstatning enn det som utbygger har tilbudt, men det er også risiko for å komme dårligere ut. Som vi senere skal komme inn på tilbyr Statnett erstatninger som de mener skal ligge godt over skjønnsretten. Da vil skjønn bli et dårlig alternativ til en forhandlet avtale, altså et WATNA.

Dette nevner også Sevatdal og Sky «*Erverv av areal og arealtilknytte ressursar for visse offentlige føremål kan skilje seg sterkt frå vanleg kjøp og sal*». (Sevatdal & Sky, 2003 s. 90) Det offentlige står ofte sterkt i en forhandlingssituasjon med grunneier. De kan hvis nødvendig, ta eiendommen med tvang. Grunneiere kan her ikke trekke seg fra kjøpet av arealet som er nødvendig. Det offentlige kan trekke seg fra forhandlingene, ved å si at kjøpet blir for dyrt, og heller få prisen bestemt ved et ekspropriasjonsskjønn. Ofte vil reservasjonspunktet for begge sider være i nærheten av vederlaget ved eventuelt ekspropriasjonsskjønn, pluss skjønnskostnadene. Dette er noe grunneier vet. De vet at utbyggeren er avhengig av arealet de besitter og kan derfor bruke det for det er verdt i forhandlingene. (Sevatdal & Sky, 2003 s. 91).

En som ikke har noen alternative løsninger, vil kunne se seg nødt til å inngå avtale med forhandlingsmotstanderen. Jo færre løsninger man har, desto dårligere vil man normalt stå i en forhandlingssituasjon. (Knudtzon, u.å)

Kapittel 5 - Dokumentstudie

5.1. Innledning

I dette avsnittet tar vi for oss informasjonen vi har hentet ut fra allment tilgjengelige dokumenter. Denne informasjonen er viktig å ha med i oppgaven, ettersom det meste av det som er beskrevet var kjent for de vi intervjuet og derfor ikke alltid utdypet der. Kildene til dette dokumentstudiet er i hovedsak håndbøker og veiledere utviklet som retningslinjer for hvordan grunn- og rettighetserverv innen veg- og energisektoren skal gjennomføres. I tillegg har vi også benyttet oss av informasjon hentet fra aktørenes egne nettsider. Det er også brukt enkelte eksterne kilder, blant annet en brosjyre fra Norges Bondelag og et leserinnlegg. Kapittel 5.2. er sett fra grunneiers synspunkt, mens resten av dokumentstudiet handler om utbyggers føringer.

5.2. Grunneieres tanker om grunnerverv

For å kunne forstå hvordan et grunnerverv kan oppleves, ønsket vi også å se nærmere på hva noen berørte grunneiere hadde å si om grunnerverv. Informasjonen som er fremlagt nedenfor er hentet fra enkelte eksempler på hvordan grunneiere/andre opplevde eller mente om grunnerverv, og kan derfor ikke generaliseres for hva «folk flest» mener om grunnerverv. Informasjonen beskrevet i dette delkapittelet er altså ikke hentet fra håndbøker eller veiledere, slik som resten av dokumentstudiet, men fra aviser og leserinnlegg.

5.2.1. Brosjyre fra Norges Bondelag

Rønningen skriver i en brosjyre utgitt av Norges Bondelag om synspunkter på hvordan et grunnerverv kan oppfattes for den enkelte grunneier. Denne brosjyren snakker «grunneierens sak» og det var derfor interessant å se hvilke betraktninger det ble lagt vekt på.

I brosjyren står det at møtet med motparten kan oppleves veldig forskjellig. Enkelte grunneiere vil ha kunnskap om prosessen de er en del av, mens andre ikke. I møtet med grunnerverv vil enkelte kunne føle tillit til grunnerververne ved at man blir behandlet på en ryddig og betryggende måte. Andre vil kunne føle at de blir overkjørt som følge av prosessen. (Rønningen, 2010).

I møte med det offentlige som motpart kan mange grunneiere oppleve et ubehag ved at de føler seg underlegne, fordi motparten består av kompetente folk som driver med grunnerverv

til daglig. Grunnerververe er personer som har dette som yrke og får betalt for å gjøre en slik jobb. I tillegg kan det oppstå situasjoner der det er flere grunnerververe mot en grunneier. (Rønningen, 2010).

5.2.2 Leserinnlegg i Varden

I et leserinnlegg i avisen Varden fra 2020, kom det frem synspunkter på Nye Veiers praksis som grunnerverver. Denne saken handler ikke direkte om noen av aktørene som er beskrevet i denne oppgaven, men er overførbart i noen tilfeller. Leserinnlegget handler om en grunneiers oppfatning av Nye Veiers og Rambølls behandling av grunneiere i forbindelse med utbygging av ny E18. I leserinnlegget blir det tatt opp problematikk med for lite informasjon tilgjengelig i forhold til grunnervervet. Under blir det gjengitt utdrag fra leserinnlegget.

«Nye Veier og Rambøll sine konsulenter har pr dato ingen etiske retningslinjer for grunnerverv og boliginnløsning og heller ingen håndbøker som er styrende for det grunnervervet de utfører». (Klokkervold, 2020). Her siktes det til at Statens vegvesen har mange forskjellige typer håndbøker om grunnerverv, mens Nye Veier og Rambøll ikke har tilsvarende informasjon.

I dette leserinnlegget hevder forfatteren at ved kontakt med Nye Veier og Rambøll ble de nektet å forholde seg til håndbøkene utarbeidet av Statens vegvesen. *«I brevets form innrømmer konsulent fra Rambøll at de ikke har håndbøker. De nekter oss å bruke Statens vegvesen sine etiske retningslinjer og håndbøker. Da sitter en igjen med en vurdering utført av en konsulent fra Rambøll på hvordan dette blir tolket». (Klokkervold, 2020).*

Forfatteren fører videre i sitt leserinnlegg *«Det å ikke ha noen form for styringsregler i Nye Veier og deres konsulenter er for meg uforståelig. Det ser ut som Nye Veier opererer bevisst i en gråsoner når det gjelder grunnerverv, som ikke blir støttet av noen forskningsrapporter som ligger tilgjengelig på nett». (Klokkervold, 2020)*

5.3. Grunnervervprosessen

I tillegg til det rettslige rammeverket som aktørene må følge i en grunnervervsprosess er det viktig å beskrive hva som suppleres fra energi- og vegsektor. Under vil det ses nærmere på hva Statnett/NVE og Statens vegvesen/Vegdirektoratet selv sier om grunnervervsprosessen.

5.3.1. Grunnervervsprosessen Statnett

Det første NVE vil gjøre når de mottar en søknad om konsesjon er å sende saken på høring til lokale myndigheter og organisasjoner. De vil også arrangere møter i områdene som vil bli berørt av tiltaket for at disse skal kunne få sagt sin mening om tiltaket. På bakgrunn av søknaden og innspill fra høringsinstansene vil NVE foreta en samlet vurdering og fatte vedtak i saken. NVEs vedtak kan eventuelt påklages til OED. (NVE, 2020b s. 4)

Søknader om anleggskonsesjon for nye nettanlegg vil kunne følge noe forskjellige behandlingsprosesser hos NVE. Avgjørende for behandlingsprosessen er størrelsen og type tiltak det er snakk om. (NVE, 2020b s. 11)

NVE lister i sin veileder opp tre typer saksgang, henholdsvis A, B og C. Saksgang C er den mest omfattende og gjelder for de største kraftledningene, og har et krav om lengde over 20 km og en spenning på 300 kV (kilovolt) eller høyere. For store kraftledningsanlegg skal det utarbeides en konseptutvalgsutredning som redegjør for behov og alternative konsepter, jf. *Forskrift om ekstern kvalitetssikring og vedtaksmyndighet etter energiloven*. Prosessen vil videre følge saksgang med konsekvensutredning. NVE vil sende innstilling til OED, og Kongen i statsråd fatter vedtak om konsesjon. (NVE, 2020b s. 12)

Årsaken til at vi vil se nærmere på saksgang C er fordi når Statnett søker om anleggskonsesjon, vil tiltaket i all hovedsak være av en størrelse som faller inn under saksbehandlingsreglene i C hos NVE.

I kraftlinjesaker, hvor det vil oppstå tvil om minnelig avtale kan oppnås med alle berørte grunn- og rettighetshavere, bør utbygger søke som ekspropriasjonstillatelse samtidig som det søkes konsesjon. Årsaken til at det er slik, er at det i kraftledningssaker er naturlig å vente med å inngå minnelig avtale til behandling av konsesjonsspørsmålet er gjort, ettersom man da vet bedre hvor linjetraseen skal være. (NVE, 2020b) NVE begrunner i deres veileder at dette vil føre til at man unngår flere runder med saksbehandling av samme tiltak. (NVE, 2020a). De anbefaler likevel å forsøke å oppnå minnelig avtale først i forbindelse med erverv av eiendommer til stasjoner, andre punktinngrep og korte ledningsanlegg. (NVE, 2020b).

Dersom det søkes om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse samtidig som det søkes om anleggskonsesjon, vil NVE normalt behandle søknadene samtidig. (NVE, 2020b s. 16)

Det kan bare gis samtykke til ekspropriasjon dersom det er sannsynlig at inngrepet uten tvil er til mer nytte enn skade. NVE vil foreta en interesseavveining mellom skader og ulemper

ekspropriasjonsinngrepet vil medføre, og den nytten som vil oppstå ved et ekspropriasjonsinngrep. (NVE, 2020b s. 9)

5.3.2. Grunnervervsprosessen Statens vegvesen

5.3.2.1. Planleggingsprosessen

Når Statens vegvesen skal bygge veg må tiltaket gjennom flere runder med planlegging. Jo lengre man kommer i planleggingsfasen desto mer detaljert vil planene bli. Statens vegvesen sier at de ikke kan vite alt om lokale forhold, så derfor er det ønskelig med tidlig innspill i planleggingen. Statens vegvesen har en rolle som en fagmyndighet som skal anbefale, men det er kommunepolitikerne som beslutter. (vegvesen, 2020c)

5.3.2.2. Planprogram

Statens vegvesen utarbeider forslag til planprogram. I denne fasen ønsker de innspill på hvilke alternativer og temaer som skal utredes i de neste planfasene. Innspillene bør være skriftlige, men på de åpne møtene som arrangeres kan innspillene være muntlige. Det står listet på deres hjemmeside at offentlige etater, grunneiere og andre interesserte kan gi innspill i denne fasen. (vegvesen, 2020c)

5.3.2.3. Konsekvensutredning

I planprogrammet blir det stilt krav til hva som skal utredes på senere planstadier. Utredningene sammenfattes i en konsekvensutredning. Innspill på dette skjer gjerne i sammenheng med utarbeidelse av kommunedelplan og reguleringsplan som konsekvensutredning er en del av. (vegvesen, 2020c)

5.3.2.4. Kommunedelplan

Etter avtale med berørte kommuner, utarbeider Statens vegvesen forslag til kommunedelplan, mens det er politikerne som må vedta planen. (vegvesen, 2020c)

5.3.2.5. Reguleringsplan

Reguleringsplanen er siste ledd i planleggingen. En reguleringsplan skal inneholde en oversikt over hvilket areal Statens vegvesen trenger til den fremtidige vegen, og hvordan arealene inntil vegen skal brukes. Her skjer det også en større utforming av hvordan vegen skal se ut

med kryss, støytiltak osv. I denne delen av prosessen ønsker Statens vegvesen i større grad innspill på selve utformingen av vegen. (vegvesen, 2020c)

5.3.2.6. Grunnerverv

Når reguleringsplan foreligger kan Statens vegvesen skaffe seg rettigheter til de arealene som blir beslaglagt i forbindelse med bygging eller utvidelse av en veg. (vegvesen, 2020c)

5.4. Kontakt med grunneiere

5.4.1. Statnett

Tidlig i prosjektet vil Statnett ta kontakt med grunneierne, skriftlig eller muntlig. Her vil det informeres om hva saken gjelder og hvordan grunnervervet skal gjennomføres. I tidligfasen vil de som oftest innkalle til et grunneiermøte for grunn- og rettighetshavere. Hensikten med et slikt møte er å sikre en god dialog med dem som blir direkte berørt av tiltaket. I mange tilfeller holdes det åpne kontordager i forbindelse med prosjektene. Statnett ønsker lokal tilstedeværelse og tilgjengelighet, og i større prosjekter vil Statnett ha egne ansatte som er grunneierkontakter rundt om i distriktene knyttet til de aktuelle prosjektene. Disse vil være tilgjengelige for spørsmål og henvendelser fra grunneiere. (Statnett, 2018c)

5.4.2. Statens vegvesen

Det kommer frem i veilederne til Statens vegvesen at god kontakt med grunneiere er ønskelig. Det står skrevet i håndbok V742 at:

“Både i forbindelse med planlegging og grunnerverv til vegformål er det viktig å oppnå god kontakt med de som eier grunn og rettigheter i det området vegen skal bygges. Fordi forhandlinger om erstatning mv. er en naturlig og viktig del av kontrakten, må det legges stor vekt på å komme fram til avtaler” (Vegdirektoratet, 2018)

I alle saker bør man minimum ha vært i kontakt med grunneier om ervervet og det skal normalt være fremsatt et tilbud om erstatning. Erstatningstilbudet står ikke ved lag hvis det skulle gå over til skjønn. Erstatningstilbudet til Statens vegvesen skal ikke påvirke erstatningen gitt i skjønnsretten. (Vegdirektoratet, 2018)

Statens vegvesens håndbok R730 “Etiske retningslinjer ved grunnerverv” beskriver ønsket om å avslutte i minnelighet slik:

“En skjønnsprosess involverer i tillegg til partene og rettsvesenet, både advokater og andre sakkyndige. Dette gjør skjønnsprosessen kostbar for samfunnet og for Vegvesenet. Samtidig vil mange grunneiere kvie seg for de påkjenninger skjønnsprosessen representerer. Det vil derfor være av interesse både for samfunnet, Vegvesenet og berørte grunneiere, at de fleste grunnerverv løses i minnelighet.” (Vegdirektoratet, 2014a)

Det er ikke uvanlig at Vegvesenet på grunn av tidsnød har en mangelfull saksbehandling. Et konkret eksempel håndbøkene viser til her er at anleggsarbeidet starter før grunnervervet er i orden. *«I slike tilfeller fungerer grunnerververen ofte som brannslukker»*. Dårlig kommunikasjon i Vegvesenet og mangelfull saksbehandling skaper problemer i forhold til berørte grunneiere. (Vegdirektoratet, 2014a s. 10)

Grunnerververens rolle i et grunnerverv er at vedkommende skal være lojal ovenfor etat og regelverket. Samtidig har man som offentlig ansatt i en etat, også ansvar overfor landets borgere. Det er Statens vegvesens oppgave å sørge for at de man erverver grunn fra har en reell mulighet til å hevde sine rettigheter. (Vegdirektoratet, 2014a s. 11)

5.5. Føringer om minnelige forhandlinger

5.5.1. Statnett

Hvilke føringer som ligger til grunn når det kommer til krav om minnelige forhandlinger er beskrevet i en veileder utgitt av NVE.

«Som hovedregel bør det gjøres forsøk på å komme frem til minnelige avtaler med berørte grunneiere og rettighetshavere før det søkes om ekspropriasjon etter ekspropriasjonsloven § 2. NVE anbefaler at dette gjøres i forbindelse med erverv av eiendommer til stasjoner, andre punkttingrep og korte ledningsanlegg. Dersom partene ikke er kommet til enighet om en minnelig avtale, kan det søkes om ekspropriasjon samtidig med søknad om konsesjon. I kraftledningsaker er det naturlig å vente med å inngå minnelige avtaler til konsesjonsspørsmålet er avgjort, og det er avklart hvilken trasé som får konsesjon.» (NVE, 2020b)

Her oppfordrer de altså til at det forsøkes å oppnå minnelige forhandlinger før det søkes om ekspropriasjon for alle andre typer saker enn kraftledningsaker. For kraftledningsaker er det derimot lagt opp til at konsesjonssøknaden sendes før det blir gjort noen minnelige avtaler. Som beskrevet i kapittel 5.3.1. blir det normalt også om ekspropriasjon samtidig som det

søkes om konsesjon. Dette fører til at det blir søkt om ekspropriasjon før det forøkes å inngå minnelige forhandlinger.

5.5.2. Statens vegvesen

Det kommer frem av forskriftene til veglova § 50 at hovedregelen er at det skal forsøkes å nå en minnelig avtale med grunneiere før det fattes ekspropriasjonsvedtak etter veglova. Selv om forskriftens § 2 også nevner unntak fra dette kravet, skal det minimum ha vært kontakt med grunneierne før ekspropriasjonsvedtaket kan fattes. (Vegdirektoratet, 2018)

5.6. Grunneiers advokatbruk og advokatkostnader

Informasjon om advokatbruk under grunnerverv står beskrevet løst på hjemmesidene til Statnett og Statens vegvesen. Statens vegvesen har også en mer utfyllende beskrivelse av hva som ligger til grunn for advokaters rolle under grunnervervet og hvilke advokatkostnader som skal dekkes under grunnervervet i sine håndbøker.

5.6.1. Statnett

Informasjonen som ligger på Statnetts hjemmeside er ment for å informere grunneiere, og er derfor beskrevet på en veldig kortfattet og enkel måte. Likevel tar den opp sentrale punkter som kan være verdt å påpeke. Nettsiden beskriver som følger:

«Vi skal dekke dine nødvendige utgifter til juridisk bistand i forbindelse med skjønnssaken

Advokatbistand som er knyttet til prosessen for grunn- og rettighetserverv etter ekspropriasjonsvedtaket, vil bli dekket – forutsatt at dette er nødvendig bistand.

Hva som er nødvendig bistand vurderes ut fra lovbestemmelser, rettspraksis og erfaringer fra tidligere grunnervervprosesser, og blir vurdert konkret.

Krav om dekning av utgifter til advokatbistand skal avklares med oss på forhånd. Normalt vil det bli avtalt en ramme for tidsbruk basert på sakens kompleksitet.

Vi stiller krav til samordning, som betyr at grunneiere må samle seg om bruk av én felles advokat dersom de ikke har motstridende interesser.» (Statnett, 2018c)

5.6.2. Statens vegvesen

I likhet med Statnett har Statens vegvesen en grov beskrivelse av grunneiers rettighet til advokat på sine nettsider. Informasjonen der er ment for berørte grunneiere, og sier omtrent det samme som det som er beskrevet på Statnetts hjemmeside. Utover dette har Vegdirektoratet også utdypet mer rundt dette, blant annet i deres håndbok om skjønnsforberedelse «Skjønnsforberedelse – Grunnerverv til vegformål», ment for personale som driver med grunnerverv og planlegging.

I saker der det ikke er begjært skjønn dukker spørsmålet rundt grunneiers bruk av advokat under de minnelige forhandlingene og planfasen opp. Som det går frem håndboka om skjønnsforberedelse, har grunneiere rett til å representeres av advokat allerede fra planbehandlingsfasen. «*Uansett saksomkostningsreglene har selvfølgelig grunneierne fritt advokatvalg og har under planbehandlingen rett til å la seg representere av advokat*» (Vegdirektoratet, 2014b s. 43). Likevel er det åpnet for at Statens vegvesen og grunneier kan kommunisere direkte uten å gå gjennom advokaten, så lenge advokaten holdes underrettet.

Et viktig spørsmål er hvilke kostnader Statens vegvesen skal dekke under planfasen og forhandlingene. Om advokatbruk under planfasen står det skrevet følgende:

«Et aktuelt spørsmål blir da i hvilken grad vegmyndighetene bør akseptere å betale grunneiernes utgifter til juridisk bistand. Der forhandlinger resulterer i avtaler, har som regel spørsmålet løst seg selv ved at grunneierne stiller som vilkår å få dekket sine utgifter til advokat. Der Vegvesenet ellers har fordel av at grunneierne opptrer med advokat, kan Vegvesenet akseptere å betale advokathonoraret.» (Vegdirektoratet, 2014b s. 43) Som beskrevet i kapittel 3.6. er det ikke et krav at utbygger dekker grunneiers advokatkostnader under planleggingsfasen, som kommer før forhandlingsfasen. Statens vegvesens praksis rundt dette er utdypet videre i håndboka: «*Etter gjeldende bestemmelser står vegmyndighetene fritt i sin vurdering av om forberedende arbeide i planfasen skal dekkes. Det er imidlertid grunn for å presisere at det må føres en restriktiv linje i dette spørsmålet, og at dekning av utgifter i planfasen kun kan komme på tale i ekstraordinære tilfeller. Etter gjeldende regler har ikke grunneierne noe krav på dekning av utgifter til advokat i denne fasen. Dette bør presiseres overfor de grunneiere som benytter advokat under planleggingen, eventuelt overfor deres advokater.*» (Vegdirektoratet, 2014b s. 41). Statens vegvesen erstatter i enkelte tilfeller altså advokatkostnader under planfasen utover lovens føringer, primært i forbindelse med boliginnløsning.

Om dekning av utgifter til juridisk bistand under forhandlingene står det i Håndbok V742 følgende:

«Etter gjeldende regler har grunneierne i utgangspunktet ikke krav på dekning av utgifter til juridisk bistand i forbindelse med forhandlinger om grunnerv. I forhandlinger bør imidlertid prinsippet i skjønnsprosessloven (lov av 1. juni 1917 nr 1) § 54 anvendes tilsvarende. Dette betyr at Statens vegvesen dekker nødvendige utgifter til juridisk bistand. Vilkåret om at utgiftene må være nødvendige, kan medføre at det i enkle saker kan bli satt en ramme for hvor store utgifter som blir dekket» (Vegdirektoratet, 2018 s. 34)

Her gjør de altså den vurderingen at selv om saken ikke er gått til skjønn, vil retningslinjene rundt dekning av juridisk bistand under skjønn få anvendelse også under minnelige forhandlinger. Videre er det gjort en forklaring av hva de legger i begrepet «enkle saker», brukt i sitatet over.

«At sakene er enkle, betyr at de rettslige og verdsettelsesfaglige problemstillingene er enkle. Det betyr ikke nødvendigvis at nivået på erstatningene det forhandles om, er lavt.» (Vegdirektoratet, 2018 s. 38)

5.7. Erstatningsgrunnlag

5.7.1. Erstatningsgrunnlag Statnett

Ifølge Statnetts egne hjemmesider skal alle direkte berørte eiendommer som avgir grunn eller rettigheter få en erstatning basert på sitt økonomiske tap. De vil sende tilbud om erstatning til alle direkte berørte grunneiere. Eiendommer som ligger i nærheten av tiltaket har som hovedregel ikke krav på erstatning. Ulempene fra naboeiendom må overstige en tålegrense, og medføre et økonomisk tap, for at det skal kunne utløses krav om erstatning.

Når Statnett skal komme frem til riktig erstatningsgrunnlag vil de innhente skogregistreringer for beregning av erstatning for klausuleringsbeltet (les områdene under og ved siden av kraftledningene). For veger gis det erstatning basert på vegens standard, lengde og estimert kjørevolum. For baseplasser gis det erstatning basert på plassens bruksverdi, størrelse og leieperiode. (Statnett, 2018c)

5.7.2. Erstatningsgrunnlag Statens vegvesen

Statens vegvesen har laget en håndbok som skal gi retningslinjer i forhold til forhandlinger med grunneiere. Når det kommer til grunnerv er det en viktig forutsetning for Statens

vegvesen at gjeldende regelverk følges. Hovedregelen er at erstatningene skal basere seg på riktig pris som kan begrunnes ut fra verdsettingsfaglige kriterier. Når det skal verdsettes vil det i stor grad bygges på skjønnsutøvelse, men det er avgjørende at grunnerververne i Statens vegvesen holder et høyt verdsettingsfaglig nivå.

Statens vegvesen definerer verdsettingsfaglig basis med å ha «kunnskap om verdsettingsteori, verdsettingsmetoder og forhandlinger». (Vegdirektoratet, 2014a s. 14)

Statens vegvesen er en stor etat innen grunnerverv og ekspropriasjon. De prisene Statens vegvesen betaler ved grunnerverv vil kunne virke inn på det generelle erstatningsnivået. Statens vegvesen har derfor et ansvar for å ikke være prisdrivende. De skal ikke erverve grunn til lavest mulig pris. De skal heller ikke betale over takst for å fremskynde prosessen, men forsøke å komme frem til riktige priser utfra de rammer som er satt. Disse rammene kan være styrt av blant annet gjeldene regelverk eller politiske rammeforutsetninger, og vil derfor kunne endre seg med årene.

Et viktig hensyn Statens vegvesen bygger på når det skal utmåles erstatning for det økonomiske tapet grunneieren lider som følge av tiltaket, er rettferdig og lik behandling. Med rettferdig behandling menes at det skal gjennomføres i henhold til gjeldene regelverk, og at erstatningene er faglig begrunnet. Grunnen til at det også er fokus på likebehandling, er at hvis like tilfeller gir ulik erstatning, vil det oppfattes som urettferdig.

Statens vegvesen har også som mål at ved forhandlinger skal ikke erstatningen være lavere enn det grunneieren ville ha fått i et ekspropriasjonsskjønn. (Vegdirektoratet, 2014a).

5.8. Etske retningslinjer

Nedenfor er korte beskrivelser av etske retningslinjer aktørene skal forholde seg til. Disse er hentet fra deres egne utgivelser/nettsider og er med i oppgaven fordi de belyser hvilke etske betraktninger aktørene selv har gjort rundt grunn- og rettighetserverv.

5.8.1. Statnetts etske betraktninger

Statnett har listet opp momenter under etikk som de mener fungerer som retningslinjer for hvordan de opptrer, men dette er det eneste man finner som viser til noen etske betraktninger.

Statnetts etske retningslinjer innebærer at de:

- Overholder lover, regler og menneskerettigheter

- Opptrer ærlig og redelig
- Tilstreber åpenhet, etterrettelighet og gjennomsiktighet i organisasjonen
- Ikke opptrer på en måte som kan svekke deres nøytralitet, integritet eller troverdighet
- Ikke mottar eller gir gaver eller tjenester som vil kunne påvirke deres forretningsopptreden eller uavhengighet
- Ikke vil bruke konfidensiell informasjon for å oppnå personlig fordel for seg selv eller andre. (Statnett, 2018b)

Dette må likevel ikke anses som noe som er førende for grunnerverv, men er generelle retningslinjer som er tilgjengelig på deres hjemmesider.

5.8.2. Statens vegvesens etiske betraktninger

Negativt fokus på grunnervervet i forbindelse med utbyggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen gjorde at Statens vegvesen ble pålagt å utarbeide etiske retningslinjer for grunnerverv. Dette gjorde de i form av håndboken «Etiske retningslinjer for grunnerverv» (Vegdirektoratet, 2014a s. 6)

«Offentlig grunnerverv er regelstyrt. Regelverket har sitt utspring i de verdier samfunnet bygger på. Hadde det vært mulig å lage entydige og altomfattende etiske retningslinjer for grunnerverv, er det trolig at dette ville vært med i regelverket». (Vegdirektoratet, 2014a s. 8)

Formålet med denne håndboken om etiske retningslinjer var ikke ment som en detaljstyring av grunnerverv. Den skal heller peke på de verdier og holdninger som man skal ha med når man skal gjennomføre et grunnerverv. Det legges vekt på at i grunnerverv vil det oppstå svært forskjellige situasjoner, og man vil møte forskjellige mennesker. Av denne grunn skal ikke håndboken fungere som fasit for etiske spørsmål, men snarere en felles forståelse.

(Vegdirektoratet, 2014a s. 8)

Håndboken er skrevet med bakgrunn i verdier som skal være grunnlag for Statens vegvesen som organisasjon. Nedenfor er noen etiske retningslinjer som håndboken lister opp i forhold til grunneier:

1. *Ærlighet- Informasjon fra Vegvesenet skal være korrekt.*
2. *Åpenhet- Den enkelte gjøres kjent med sine rettigheter. Vi skal tilstrebe at alle fakta som har betydning for grunnervervet legges på bordet. Disposisjoner ut ifra taktiske hensyn må ikke forekomme.*

3. *Toleranse- Den enkeltes holdninger, meninger og verdier skal respekteres. Det er viktig at vi tar oss tid til å lytte og sette oss inn i situasjonen til den enkelte.*
4. *God kommunikasjon- Vi skal gi tilstrekkelig informasjon og sørge for at denne blir forstått. Informasjonen fra Vegvesenet skal være entydig. Personlig kontakt med den enkelte må tilstrebes, og det skal settes av tilstrekkelig tid og ressurser til dette. Det skal være enkelt å komme i kontakt med rette vedkommende i Vegvesenet.*
(Vegdirektoratet, 2014a s. 13).

I håndboka er det utypet videre at. «*Vi skal legge vekt på å være hjelpsomme og positive overfor berørte grunneiere. Vi skal være spesielt oppmerksomme på å veilede de svakeste parter, slik at de kan ivareta sine interesser*». (Vegdirektoratet, 2014a s. 13)

Kapittel 6 - Intervjuer

6.1 Innledning

Det kapittelet er skrevet som et sammendrag av det som ble sagt i intervjuene om oppgavens forskjellige temaer. Kapittelet er bygd opp med enkelte sitater der vi ser på det som nødvendig for å vise hva intervjuobjektene faktisk mente.

6.2 Oppstart av grunn- og rettighetsserverv

6.2.1 Statnett

Under intervjuet med Statnett beskrev de hvordan grunn- og rettighetsserverv gjennomføres av dem. De påpekte at de fungerer annerledes enn Statens vegvesen, som er avhengig av en reguleringsplan, ved at de har energiloven som hjemmelsgrunnlag. Tidlig i prosessen sendes konsesjonssøknaden ut til alle grunneierne. Konsesjonssøknadene er meget omfattende (skal i teorien inneholde mye av det samme som en reguleringsplan). Disse skal få med alle miljømessige sider og konsekvenser av tiltaket. Dokumenter som konsesjon og konsekvensutredning er noe som grunneier blir kjent med underveis. Og hvis prosjektet er stort nok blir dette meldt om på forhånd.

6.2.1.1 Melding om oppstart av planlegging

I store prosjekter skal Statnett sende ut «melding» som er et varsel om at man har startet planleggingen. Dette er ikke noe Statnett sender ut til grunneierne. Meldingene sendes ut til offentlige etater, og vil annonseres i aviser eller lignende. Dette gjøres for at beboerne i området hvor tiltaket skal skje skal få det med seg, men de påpekte under intervjuet at det er ikke alltid slik at alle får det med seg likevel. Med en melding går man ganske vidt ut, og det finnes ofte fortsatt mange alternativer. Det er altså ingenting som er helt avgjort på dette tidspunktet. Meldingen skal skissere grove løsninger og traséer. Videre sa de følgende om prosessen rundt melding *«Det er NVE som er vår myndighet, og meldingen sendes til NVE. Når meldingen sendes dit, tar NVE over prosessen. Det er deretter de som sender den på høring. Det er akkurat som en reguleringsplan, det er kommunen som kjører høringsprosessen, og det er nok også mye av bakgrunnen for at vi ikke trenger å bruke plan- og bygningsloven, fordi høringsprosessen etter energiloven er veldig lik.»*

På dette tidspunktet vil det altså kunne være vanskelig for grunneier å vite på hvilket nivå man blir berørt, ettersom man ikke har kommet frem til noen endelig løsning ennå. I neste runde, når det har blitt gjort en konsekvensutredning og jobbet mer med ulike løsninger, blir det mer interessant for grunneierne. Dette er fordi de i større grad vil vite hvordan de blir berørt av tiltaket.

Under intervjuet ble det påpekt at Statnett går ganske bredt ut til å begynne med, for at de som har interesse for tiltaket skal ha mulighet til å få uttale seg. Statnett lager et slingringsmonn på hver side av kraftlinjestrekningen, som blir mindre etter hvert som man kommer lengre i prosessen, og når man vet hvilke grunneiere som faktisk blir berørt.

6.2.1.2 Åpne møter

Statnett organiserer åpne møter i forbindelse med høringsprosessen. Dette gjøres i samarbeid med deres overordnede myndighet NVE. Det er vanlig at NVE inviterer til åpne folkemøter i forbindelse med høring. Ved folkemøtene vil NVE be om innspill. Statnett, som tiltakshaver, må presentere prosjektet og gi ut informasjon som folk etterspør. Statnett har en egen ordning som de kaller åpen kontordag- *“dette er noe som er særegent for Statnett”*. Denne løsningen er for folk som ønsker en mer direkte dialog. De som ble intervjuet påpeker at det er viktig at de som blir berørt får tid til å sette seg ordentlig inn i hva inngrepet går ut på. Åpne kontordager skjer før høringsfristen er utgått. *“Det som viser seg er at de som er godt kjent lokalt, av og til kommer med gode forslag som ender med å bli bygget. Det kan f.eks være en justering av en trasé som vi ikke har klart å avdekke. Ikke nødvendigvis en bedre løsning for oss, men for dem, så lenge den ikke er mye dårligere for oss”*. Statnett påpekte under intervjuet at de ofte får gode innspill på de åpne kontordagene.

6.2.2. Statens vegvesen

Statens vegvesen påpekte under intervjuet at de ikke kan starte opp med grunnervervet før en reguleringsplan foreligger. Likevel hender det at grunnerververne begynner litt forberedende arbeid også før dette. Under intervjuet sa de at *«Ja vi kommer jo i kontakt med grunneierne når vi skal ha tillatelse til grunnboringer og arkeologiske undersøkelser. Det er jo ofte før reguleringsplanen er vedtatt. Mange grunneiere er også ganske involvert i kommunedelplan osv. Så de partene er ofte godt kjent med prosjektet allerede på det stadiet.»*. I andre tilfeller, hvor planen er klar, men pengene ikke er til stede, kan de smått begynne å diskutere litt med grunneierne. På dette tidspunktet kan de snakke, men ikke inngå noen form for avtale.

Under intervjuet ble det beskrevet at de ofte starter med noen fellesmøter, og hvis det finnes etablerte grunneierlag, har de også møte med dem. Deretter organiseres det informasjonsmøter med grunnerverv som tema. Det er gjerne i denne sammenheng man begynner med informasjonen som gis til grunneierne. Det er en del planlegging som må til, spesielt i de sakene der jordskifte benyttes eller boliger må innløses. Eksempelvis er det vanlig å invitere dem som står ovenfor boliginnløsning til et møte for å få høre hva de ønsker. Under intervjuet ble det påpekt at det er en del ting som må på plass før man kan starte å forhandle, og at de har hatt én til én samtaler med alle som hadde interesse av dette.

De viste under intervjuet til grunnervervet de selv holder på med for øyeblikket for å belyse hvordan oppstartsfasen kan være. Prosjektet handlet i 2018 mest om planlegging, og det var mye kontakt med grunneierne på dette tidspunktet. De startet med et oppstartsmøte i januar 2018, men da hadde de ikke fått midler til forhandling ennå. Det ble lagt vekt på at denne fasen og året 2018 i stor grad ble brukt til å få en oversikt over alle parter etc. Her nevnte de at det var mange eiendomsforhold på de forskjellige eiendommene som de ikke var klar over, men som måtte kartlegges. De viste til en invitasjon de sendte til grunneiere, hvor grunneierne kunne legge frem alt de mente kunne være relevant i forhold til tiltaket. Slik kunne de få avduket noen underliggende eiendomsforhold før forhandlingene skulle begynne.

6.3. Gjennomføring av forhandlinger

6.3.1. Gjennomføring Statnett

Under intervjuet med Statnett kom det frem at forhandling med grunneiere er et tema som har endret seg med tiden. Før gikk nesten alt rett til skjønnsretten. Fra tidligere tider og frem til midten av 90-tallet var det egentlig ikke noen særlig forhandling. De påpekte at de inngikk avtaler med Statens vegvesen og «*de store*», resten gikk da til skjønn. Etter hvert ble det større krav fra konsesjonsgivers side om at det i større grad skulle forsøkes å inngå minnelige avtaler, men de tror at ulike nettselskaper har operert litt forskjellig. De nevner et nettselskap som de fikk høre kjørte alt rett til skjønn frem til nå nylig, men de trodde at NVE nå har strammet inn på dette området. «*de må jo kjøre likt for alle*».

Det ble pekt på at det under minnelige forhandlinger i realiteten ikke er så mye det egentlig forhandles om. Partene får et tilbud som de enten kan si ja eller nei til. De har en del erstatningsforutsetninger som er utarbeidet. I linjetraseene blir først skogen registrert, hvis linja går over skogsarealer. Det blir regnet ut og laget noen erstatningsberegninger for hver eiendom, basert på erstatningsforutsetningene. Etter at disse har blitt utarbeidet blir det sendt

ut tilbud om erstatning til de ulike grunneierne. «*I stor grad blir dette signert og akseptert*». I noen saker kan det være vanskeligere, og det kan være grunneiere som ikke er like enige i erstatningen, og som da ikke signerer tilbudet. Det kan ofte være at disse grunneierne har andre ulemper enn det som blir tatt opp av erstatningsforutsetningene. De viser til eksempler der det er nærføringsproblemer, med hus og lignende som ligger nære ledninger. Det kan i slike tilfeller hende at grunneier vil ha en erstatning for redusert verdi av gjenværende eiendom. Da vil Statnett ta en samtale om dette, hvor de enten blir enige med grunneier om et beløp, eller så sier Statnett at dette må regnes å være innenfor tålegrensen som er satt, og da blir det heller ingen erstatning.

De nevner at ved grunnerverv til stasjonstomter, blir forhandlingene i større grad direkte. «*I stasjonstomter, der det er rene grunnerverv, da forhandler man direkte i mye større grad. Da er det mye mer som ligger i potten, ettersom det er mye flere tiltak vi gjør.*». De påpeker at inngrepet blir større og at det derfor blir mer forhandlinger her enn det vil være ved klausulering. I disse sakene starter gjerne forhandlingene direkte og blir ofte løst uten en advokat til stede. Deretter er det vanlig at grunneier ønsker juridisk bistand. Når det er juridisk bistand diskuterer de mest med vedkommendes advokat, og det ender som regel opp i en avtale om grunnavståelse. Normalt skjer dette etter at de har fått endelig vedtak, og etter at de vet hva de har fått lov til å bygge, men det er også mulig å gjøre avtaler før den tid. Da gjøres det med forutsetning om at avtalen kun gjelder hvis traseen kommer.

De påpekte at det er noen forskjeller mellom dem og Statens vegvesen. I Statnetts tilfeller er det ofte grunneiere med likeartede interesser, for eksempel veldig mange med bare skog, som kan behandles nokså likt. De sier at for Statens vegvesen er det mye mer forskjell per eiendom, med tanke på avkjørsler og inngrepets art. Dette trodde de kunne føre til at de hadde mindre behov for å forhandle enn hva Statens vegvesen har.

Før i tiden pleide Statnett å organisere grunneierne, dette gjør de ikke lenger i samme grad. Før forhandlet de om en rammeavtale på hvert prosjekt, og da ble det til at de oppfordret grunneierne til å organisere seg til et tillitsmannsapparat, med en tillitsmann i hver grend, og en hierarkisk oppbygging med en leder på toppen som skulle forhandle med Statnett. Tillitsmannen skulle bli enig med Statnett om en rammeavtale som satte rammer for erstatningene for de minnelige avtalene. Dette sluttet de med for 5-6 år siden (Sima-Samanger- prosjektet var det siste prosjektet der de brukte denne modellen). De gikk bort fra denne metoden og baserte seg på å lage ensartede erstatningsforutsetninger i stedet. De påpekte at det ikke var noe poeng i å forhandle om det samme hver gang. Det ble stort sett

samme satser i de siste prosjektene, med små forskjeller. Organiseringen av grunneierne var heller ikke enkel. «*Det er ikke alle som vil bli representert av naboen sin*».

6.3.2 Gjennomføring Statens vegvesen

De viste under intervjuet til prosjektet de selv holder på med, hvor de har forhandlet om skogtakst. Det ble gjennomført en taksering for området, og de har siden vært i konkrete forhandlinger med grunneierne. De kom frem til et forslag til erstatning som ble sendt i posten. Når grunneierne fikk dette forslaget kunne de enten svare ja og undertegne, eller sende inn tilsvaret om forhold de mente måtte tas til betraktning. Om erstatning av skog viste de til at mye var avklart på forhånd, så det var ikke nødvendig med så mye forhandling. De hadde utformet to valgmuligheter, enten en flat erstatning, eller en erstatning etter takst. De viste til at det ikke ble stor argumentasjon rundt disse to mulighetene, og at grunneierne virket fornøyde med at de hadde fått et valg.

Etter at Statens vegvesen har sendt erstatningstilbudet i posten er det vanlig at de får dette i retur, med punkter som grunneier mener burde tas til betraktning. Det vanlige er at de ringer, og får oppklart det de lurer på, så signerer de gjerne. Det er vanlig at Statens vegvesen har møter etterpå hvis grunneier ønsker å diskutere tilbudet ytterligere. Her er det vanlig at de diskuterer seg frem til noe de blir enige om, som de kan signere på stedet, eller få det tilsendt i posten.

Grunnerverv kan være svært krevende til tider. De bruker ofte veldig mye tid per part, spesielt der arealene grunneieren besitter er av stor verdi. Det er også en del grunneiere som tror at utbygging kunne blitt aktuelt på lang sikt på arealene de skal avgi, og at de derfor ønsker høyere erstatning. Det er nye momenter som dukker opp hele tiden, så det er snakk om dager per part, uker for noen, og måneder i de aller vanskeligste tilfellene.

De opplever også at det er noen som aldri blir fornøyde. «*De avventer og avventer*». Statens vegvesen har tidsfrister de er nødt til å forholde seg til, og hvis de mener at det ikke er mer å hente i forhold til forhandling med grunneierne, utarbeider de et endelig forslag som et siste tilbud. Da blir det opp til grunneierne, og evt. deres advokater, å ta stilling til dette. Hvis det blir liggende for lenge, og de ikke skriver under til slutt, må retten ta avgjørelsen.

6.4 Advokatbruk

I dette kapittelet beskriver vi hva som ble sagt om advokatbruk og grunnervversadvokater under intervjuene med Statnett og Statens vegvesen.

6.4.1. Advokatbruk Statnett

Representantene fra Statnett sa under intervjuet at hva som kommer inn under kravet om juridisk bistand var en tolkning som hadde vært oppe til diskusjon flere ganger tidligere. *«(loven) sier at de har rett på juridisk bistand. Det er det som er nødvendig, men det er en tolkning som diskuteres noen ganger. De har rett på juridisk bistand, men det er dette med samordning som er noe. Vi setter gjerne et tak på antall advokater i en sak. Det kan jo være 3-4 eller noe sånt, avhengig av hvor stort prosjekt det er. Er det bare et stasjonsprosjekt, er det tilstrekkelig med én advokat.»*

Ved oppstart etter konsesjonsvedtaket holder ofte Statnett et åpent møte, der de informerer grunneiere om blant annet avtaleforutsetninger, erstatningsforutsetninger og advokatbruk. Informasjonen om advokatbruk dreier seg blant annet om antall advokater og tak på advokatenes timesatser. Grunneierne kan etter dette velge sin advokat. Ved spørsmål om hvordan advokatene og grunneierne kommer i kontakt med hverandre sa representantene hos Statnett følgende: *«Det er veldig forskjellig, men noen ganger har advokater fått tak i grunneierlista vår, og sender ut tilbud om å gi sin bistand i ekspropriasjonssaken. Ellers er det jo ofte sånn at det er advokater i område som begynner å representere noen grunneiere, og så bare baller det på seg til de er inne i saken. Så kan det også dukke opp enkeltadvokater senere, og da vil vi styre grunneierne over på de advokatene som allerede er inne i saken.»*

Om tidspunktet advokater normalt blir en del av grunnervervet, sa Statnett følgende: *«Vi sier at vi slipper ikke til før grunnervversbiten er startet opp. ... Vi har vel opplevd at advokater selger seg selv inn ganske tidlig. Og kanskje har bistått å skrive høringsuttalelser til konsesjonssøknaden. Det har vi ikke godtatt.»* Videre ble det påpekt at grunneierne selv står fritt til å leie inn egne advokater til å veilede dem utenom hva som blir dekket av Statnett, men at dette er ikke så vanlig.

Inntrykket fra Statnett er at grunneierne generelt har en bedre forståelse av hvilke rettigheter de har til bruk av advokat nå, enn hva de hadde for en del år siden.

6.4.2 Advokatbruk Statens vegvesen

Ved intervjuet av Statens vegvesen, forklarte de at det var viktig for dem å sette en eksakt dato de skulle begynne grunnervervet. Dette er med tanke på advokatkostnadene i saken.

Grunnen er at de, som beskrevet i 5.6.2, dekker grunneiers nødvendige kostnader under både forhandlingsdelen og den eventuelle ekspropriasjonsdelen av grunnervervet. Det at de også dekker kostnadene under forhandlingene ble det lagt vekt på under intervjuet. *«Det grunneier har krav på er en ting, men han kan jo bruke advokat så mye han vil hvis han dekker det selv. Det han har krav på er når vi har varslet ekspropriasjon. Vi dekker også advokat i forhandlingsfasen.»*

Også hos Statens vegvesen var det et stort ønske om at grunneierne samordner seg under et mindre antall advokater jf. skjønnsprosessloven § 54. *«Ja, vi vil jo at de skal samordne seg noe. Ikke så det blir så mange parter per advokat at advokaten ikke kan gjøre jobben sin, men ikke andre veien heller»*. Videre utdypet de på dette med å bruke saken de driver med som eksempel *«På denne saken har vi to hovedadvokater som representerer et grunneierlag hver. Så er det litt overlapp og et par eiendommer der det kommer inn advokater utenifra»*. Når en advokat kommer inn i en sak, skal de ifølge representantene under intervjuet få et tilsagn fra Statens vegvesen som sier at de har registrert hvilke grunneiere de representerer. Dette tilsagnet skal også si noe om timebruk.

Grunnervervsadvokatens viktigste rolle under et grunnerverv er nok å hjelpe grunneierne. Likevel har grunneieradvokaten også en sentral rolle når det kommer til å hjelpe saksøker med å gjennomføre grunnervervet. Under intervjuet med Statens vegvesen belyste de nettopp dette. *«En grunneieradvokat er jo gull verdt hvis de er gode. En dårlig advokat kan jo gjøre en sak mye dyrere og vanskeligere»* Under intervjuet kom det frem at det ofte var de samme advokatene som gikk igjen fra sak til sak. Grunneieradvokater kan også bistå grunneier med å vurdere om tilbud under forhandling er noe de burde akseptere eller ikke. Rundt dette nevnte de også at noen grunneiere ikke tør å signere avtaler uten at advokaten deres har sett igjennom avtalen. *«Jeg føler mange føler de tror vi skal lure de. At de må ha en advokat til å sjekke alt. Selv om vi kanskje har vært enig så må det kvalitetskontrolleres liksom.»* Noen ganger er det grunneiere som likevel ikke ønsker å signere avtaler. Da hender det varsel om ekspropriasjon får dem til å signere. *«Det hender at når vi varsler om ekspropriasjon så kommer avtalen. Det kommer litt an på hvordan hjelp grunneieren har. Hvis han har en advokat som har peiling, så greier de å luke ut de mest ekstreme sakene. Så grunneier hører kanskje på det.»* Her påpekte de altså at i situasjoner der tilbudet er høyere enn hva som antagelig vil bli gitt i

skjønnsretten, kan grunneieradvokater hjelpe å overbevise grunneierne som at de ikke er tjent med å la saken gå til skjønn.

6.5. Erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet

6.5.1. Statnett

Statnett la under intervjuet vekt på at dette med at de bruker erstatningsforutsetninger for utmåling av erstatningssummen. Erstatningsrammene hadde de selv utarbeidet for forskjellige typer arealer. *«Vi har jo sånne erstatningsforutsetninger. Det kan vi jo kalle en ramme for erstatningssatser for hva vi betaler for de forskjellige arealene. Det kan være for erstatningssatser for klausuleringsbelter som går på boniteter og også for standskogen som står der. Eller så kan det også være erstatninger for ulemper i anleggsvirksomheten. For eksempel ulemper med jakt i faste satser per dyr som ikke blir skutt.»* Som nevnt tidligere driver Statnett mest med klausulering, og en stor andel av dette er skogsareal. Ved erstatning av klausulering til skogsareal ble det lagt vekt på at det blir erstattet fullt ut, på lik linje med om det hadde vært et grunnverv. *«Det gjør vi fordi dette er så langsiktig. Hvis det er skog er det som regel ikke mulig å produsere skog i området. Hvis det er dyrka mark fungerer det omtrent likt som før.»*

Om erstatningsrammene ble det under intervjuet sagt at *«Rammene er så høye og så gode at de tåler en skjønnsavgjørelse. Det har vi masse eksempler på.»*. De eksakte satsene kunne de naturligvis ikke si noe om, men det ble flere ganger under intervjuet påpekt at de betalte godt over takst, noen ganger opptil 2-3 ganger mer enn hva skjønnsretten ville kommet frem til. De la samtidig vekt på at de også må følge NVEs rammeverk, men at de ellers sto nokså fritt til å utarbeide egne satser.

I forhold til skjønnsaker så Statnett på det som viktig at noen av sakene gikk over til skjønn. Hvis de ikke kommer til enighet med grunneier, vil Statnett heller prøve det i skjønnen. *«Vi sier vel egentlig at vi bør ha noen skjønnsaker for å passe på at nivået er riktig. Også for å skape forståelse at det lønner seg å inngå en minnelig avtale.»*. Rundt dette nevnte de videre at: *«Det skal jo egentlig lønne seg for begge parter (å inngå avtale), det er målet vårt»*. De mente likevel at det ikke alltid er slik at grunneier ser på det på samme måte. *«Det hender de ser det som en prinsippsak- å ikke gå med på (avtale)»*.

De la videre vekt på at det er ingen som blir «rike» på en erstatning fra en ledningstrase. De mente at enkelte grunneiere kan ha litt overdrevne forventninger i forhold til den ulempen de

synes de får av tiltaket- *«men vi må jo behandle folk likt. Vi kan jo derfor ikke gi etter for urimelige krav kun for å bli enig».*

6.5.2. Statens vegvesen

I forhold til erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet, la Statens vegvesen vekt på at de må forholde seg til lovverket som sier bruksverdi/salgverdi. De kan ikke bare betale seg ut av en situasjon. Hvis de kunne betalt seg ut av en situasjon, ville det få ringvirkninger ved at det ville gi presedens, og dette er et hensyn som ligger sterkt bak mye av det Statens vegvesen gjør. *“Det kan jo være fristende å gjøre det noen ganger, men det ligger langt utenfor lovverket”.* Det vil kun være for helt spesielle saker at den kan bli aktuelt *“å betale seg ut av situasjonen”.*

De la vekt på at det skaper forskjellige utfordringer hvis man skal betale seg ut av problemene. De mente at det er et dårlig utgangspunkt, og at man blant annet får problemer med likebehandling. De påpekte at i Statens vegvesen er likebehandling veldig forankret i et grunnerverv, noe som også er i tråd med hva håndbøkene sier om hvordan et grunnerverv skal foregå hos Statens vegvesen. De så ofte at det er veldig stor forskjell på de ulike grunneierne. Enkelte grunneiere kan være svært ressurssterke, og kan være flinke forretningsfolk, mens andre ikke er like ressurssterke. Noen vet bedre enn andre hva de kan kreve i forhold til erstatning. Med et større spillerom hos Statens vegvesen kan det bli vanskelig å ivareta de svakere partene, ved at de sterkere partene i større grad kan klare å få bedre avtaler. Det ble også lagt vekt på uforutsigbarheten ved å ha større spillerom, og konsekvensene det vil medfølge med større betalingsvillighet enn det de allerede har.

De la vekt på at de *“kjører etter boka”* og at de var ikke redde for å bruke lovverket. De opplevde ofte at de kan bli møtt med at *“hvis dere går til skjønn, så koster mye mer”*, men at dette er noe de konkluderte med at er helt greit for dem, likebehandling står sterkt.

Etikken gikk foran det økonomiske perspektivet. *«Det hender at man må gjøre ting som er helt på kanten av det spillerommet man har, men det er veldig viktig at det ikke skaper presedens, og noe som man ikke kan forsvare på et vis».* Frykten for å skape presedens var noe de la meget stor vekt på *“hvis det er én grunneier som ber oss vedlikeholde for all fremtid, så må vi plutselig gjøre det i hele landet”.*

De viste også til saker hvor de var usikre på om grunneier hadde krav eller ikke. Da ville de heller ha en avgjørelse i skjønn. *«Da vil vi heller bruke penger på et skjønn enn å gi noe vi*

ikke burde». De nevnte også at de trenger noen skjønn for å få justert inn erstatningssatsene mot en korrekt betaling.

Kapittel 7 – Sammenligning av de to aktørene og egne drøftinger

7.1. Innledning

I de tidligere kapitlene har vi studert og beskrevet hvordan Statnett og Statens vegvesen utfører grunn- og rettighetserverv. I dette kapitlet skal vi sammenligne de to aktørene med utgangspunkt i informasjonen fra de tidligere kapitlene. Forskningsspørsmålets fem underpunkter vil bli sammenlignet ett og ett, og vi vil komme med egne drøftinger rundt hva som er likt eller ulikt mellom de to aktørene på hvert enkelt punkt, og hvorfor det er slik. Ettersom de forskjellige temaene i oppgaven har relevans for hverandre, vil dette kunne skape noen mindre gjentakelser. Til slutt vil vi drøfte oppgavens to tilleggsspørsmål.

Forskingsspørsmålet er som følger:

Hovedspørsmål:

En studie og sammenligning av grunn- og rettighetserverv hos Statnett og Statens vegvesen, med fokus på:

- *Det rettslige rammeverket for grunnervervsprosessen innenfor henholdsvis energi- og vegsektoren*
- *Aktørenes gjennomføring av grunnervervsprosessen*
- *Grunneieradvokatens rolle og kostnader under grunnerverv*
- *Erstatningsgrunnlaget og betalingsvilligheten for grunn og rettigheter*
- *Tilgjengelig informasjon for grunneiere som berøres av grunnerverv*

Med utgangspunkt i punktene over vil vi avslutningsvis drøfte følgende tilleggsspørsmål:

Kan trusselen om ekspropriasjon og tvungen forhåndstiltredelse bidra til å legge press på grunneier under minnelige forhandlinger?

Hvordan kan en økt mulighet til å forhandle om erstatningssum påvirke parter i et grunnerverv?

7.2. Hvordan påvirker det rettslige rammeverket utførelsen av grunnerverv innen energi- og vegsektoren?

Som tidligere nevnt, er tidspunktet for ekspropriasjonstillatelse en av de store prosessuelle forskjellene mellom Statnett og Statens vegvesen. For Statnett vil ekspropriasjonssøknaden som oftest behandles sammen med konsesjonssøknaden, og særlig i kraftlinjesaker skal

minnelig forhandling skje etter at konsesjonsspørsmålet er avgjort. Det vil si at når Statnett skal forhandle med grunneier er allerede ekspropriasjonstillatelsen gitt. På Statens vegvesens side vil ekspropriasjonssøknaden komme når det ikke lenger lar seg gjøre å komme frem til minnelig forhandling. Innenfor energisektoren behandles flere prosesser som en del av grunnervervet i samme ledd, mens man i Statens vegvesen behandler grunnervervet mer i forskjellige «etapper». En reguleringsplan og en konsesjon skal inneholde mye av det samme, og når disse er på plass kan begge aktørene starte med forhandlinger med grunneierne. Som nevnt i tidligere kapittel 5.3.1. legger NVE opp til at de også behandler søknad om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse samtidig med konsesjon. Dette betyr at tre søknader (konsesjon, ekspropriasjon, og forhåndstiltredelse) kan behandles samtidig. Hos Statens vegvesen søkes det om ekspropriasjon etter forsøk på forhandlinger, og deretter eventuelt om forhåndstiltredelse.

Utgangspunktet når det skal forhandles med grunneier blir derfor ganske forskjellig innenfor henholdsvis energi- og vegsektor. Det virker som utgangspunktet for Statnett er at det skal være en rask prosess, mens at hos Statens vegvesen skal ting gjøres til hver sin tid noe som gjør at prosessen blir tregere. Hvilken betydning dette har for grunneier skal drøftes i senere avsnitt.

7.2.1. Ekspropriasjonssøknad sett opp mot oreigningsloven. § 12

Som nevnt i forrige avsnitt kan søknaden om ekspropriasjon komme på forskjellige tidspunkt hos Statnett og Statens vegvesen. At Statnett i kraftlinjesaker kan søke om ekspropriasjonstillatelse før det skal begynnes med minnelige forhandlinger fører til en mer komprimert prosess. På en annen side kan det gjøres noen betraktninger rundt hvorvidt dette er helt i tråd med oreigningslovens § 12. Der legges det opp til at det burde forsøkes å oppnå minnelige løsninger før det søkes om ekspropriasjon gjennom oreigningsloven § 2. Som nevnt i kapittel 5.5.2. skal Statens vegvesen normalt sett alltid forsøke å forhandle før det søkes om ekspropriasjon. NVE oppfordrer som nevnt i kapittel 5.5.1. også om at det gjøres forsøk på forhandlinger før det søkes om ekspropriasjon i alle andre saker enn kraftlinjesaker. Selv om lovens ordlyd «*Partane kan verta oppmoda om å freista få til ei minneleg semje*» ikke setter noe direkte krav, er det litt overraskende at en prosess kan legge opp til å søke om ekspropriasjon før minnelige forhandlinger i det hele tatt er forsøkt. Det kan derfor stilles spørsmål rundt hvorfor en så sentral del av saksgangen kan «hoppes over», og hvorfor dette kun er gjeldene for visse saker gjennomført av Statnett.

7.3. Grunnervervsprosessen

7.3.1. Oppstart av prosessen, og grunneiermøter

Som nevnt i flere avsnitt tidligere i oppgaven, har Statnett og Statens vegvesen en ganske forskjellig planprosess i de tidlige stadiene av planleggingsfasen. Statnett og Statens vegvesen har derimot en likere tilnærming når det gjelder den siste biten av planleggingen og oppstarten av selve grunnervervet. Det er ofte flere møter, hvor grunneiere kan legge fram sin mening om tiltaket som skal komme. De bruker ulike begreper om møtene, men innholdet synes å være noenlunde det samme. Begge er opptatt av å ha oppstartsmøter med grunneiere for å belyse grunnervervet i størst mulig grad.

Statnett har det de selv fremstiller som særegent for Statnett, nemlig «åpen kontordag». På denne dagen kan de som ønsker det snakke med Statnett, og få informasjon om det de trenger. Statens vegvesen refererte ikke til «åpen kontordag», men viste til fellesmøter i oppstart av prosessen. Statnett mente at de ved noen tilfeller opplevde at: *“det som viser seg er at de som er godt kjent lokalt, av og til kommer med gode forslag som ender med å bli bygget. Det kan f.eks. være en justering av en trase som vi ikke har klart å avdekke. Ikke nødvendigvis en bedre løsning for oss, men for dem. Den kan vi da vurdere så lenge den ikke er mye dårligere for oss.”*. Statens vegvesen viste til noe av det samme, ved at de gir grunneierne mulighet til å beskrive eiendommen, og hvilke momenter grunneier mener skal tas til betraktning.

Det virker som begge aktørene er opptatt av å gi mye informasjon i startfasen, og at informasjonen skal favne alle som blir berørt av tiltaket. Selv om selve planprosessen er forskjellig, er oppstart av selve grunnervervet stort sett likt hos de to aktørene.

7.3.2. Gjennomføring av grunnervervsforhandlinger

Statnett påpekte at det i dag i realiteten ikke er så mye forhandlinger. De sa at det i mange tilfeller ble sendt ut tilbud og at *«I stor grad blir dette signert og akseptert»*. I noen tilfeller kan det være grunneiere som ikke er like enige i erstatningen, og som da ikke signerer tilbudet. De knyttet dette til at det i de tilfellene kunne være snakk om nærføringsulemper som grunneier mente ikke var tatt i betraktning når det gjaldt erstatningsutmålingen.

Fra Statens vegvesens side blir det gjort på liknende måte, ved at de utarbeider tilbud som de sender til de ulike grunneierne. Her viste de til at tilbudet i mange tilfeller ikke ble akseptert i første omgang, og at det ofte var momenter som grunneier mente burde være med i

betraktningen. Ved erstatning av kun skog kunne det derimot være større sjanse for enighet i de tilfellene der taksten er avklart før forhandlingene.

Statens vegvesen sa at mye av grunnen til at grunneiere ikke godtok tilbudet med en gang var fordi det kunne være snakk om store verdier. Tilsvarende sa Statnett om stasjonstomter. Ved erverv av stasjonstomter gjennomføres det grunnerverv, ikke rettighetserverv. Her ble det i større grad forhandlinger med grunneiere fordi: «*Da er det mye mer som ligger i potten, ettersom det er mye flere tiltak vi gjør*». Det kan virke som at kompleksiteten i inngrepet avgjør hvor mye aktørene faktisk må forhandle med grunneierne. Som Statnett anførte «*det er ingen som blir rike av skogserstatninger*». For Statens vegvesens vedkommende var det også mindre forhandlinger ved skogserstatninger. Både er summene relativt lave, og taksten gjør at usikkerheten er liten.

Det kan tenkes at i tilfeller hvor verdiene er større for grunneier, vil også forhandlingsvilligheten til grunneier øke. Dette var noe som begge aktørene påpekte ved gjennomføring av grunnerverv. Det blir da viktigere for grunneier å få erstatning for alle ulemper de blir påført.

Et annet moment som påvirker forhandlingene med grunneier for Statnett og Statens vegvesen er erstatningsforutsetningene de utarbeider. I Statnett virker det som de utarbeider tilbud ved rettighetservervet som er godt over det skjønnsretten ville kommet frem til. Som tidligere nevnt kunne dette noen ganger være 2-3 ganger høyere enn hva skjønnsretten lander på. For Statens vegvesens tilfelle virker det som at det er mindre slingringsrom for erstatning til grunneiere. Dette kan bidra til at de i større grad enn Statnett må forhandle innenfor det spillerommet de har blitt gitt. Der Statnett kan «betale seg ut av en situasjon», må Statens vegvesen lage en avtale innenfor de føringene som er satt. Det kan tenkes at dette i kombinasjon med de høyere verdiene det forhandles om gjør at Statens vegvesen opplever at de må forhandle mer for å komme frem til minnelig avtale med grunneier enn det Statnett må.

Det skal også legges vekt på det Statnett mente utgjorde en forskjell fra dem og Statens vegvesen, nemlig at de ofte hadde grunneiere med likeartede interesser. Dessuten er ofte inngrepene Statnett gjør langt inne i skogen og over store eiendommer. I Statens vegvesens tilfelle vil inngrep ofte berøre en større prosent av eiendommen, og kunne treffe både dyrka mark og boliger. Disse inngrepene vil da påvirke grunneier på et mer personlig nivå, noe som kan føre til at forhandlingene betyr mer for han. Her er det også verdt å merke at de gangene Statnetts inngrep treffer dyrka mark, vil ikke kraftlinjene være et stort hinder for produksjonen.

Det kan tenkes at Statnett på forhånd er såpass klar over hva de skal legge beslag på med linjetraseene, at denne avklaringen ikke behøver å trekkes inn i forhandlingene. For Statens vegvesen skaper ulike eiendomsforhold en større forutsetning om å få avklart hvilke erstatningsposter det skal forhandles om med hver enkel grunneier, ettersom eiendomsforholdene kan variere stort fra eiendom til eiendom.

Det kan konkluderes med at den største forskjellen mellom forhandlingen til de to aktørene kommer av inngrepets art, og hvor mange erstatningsposter som må avklares under forhandlingen.

7.4. Grunneieradvokater

I dette kapitlet er det tatt opp sentrale elementer rundt advokatkostnader og grunneieradvokaters rolle i grunnerverv, samt en drøfting av disse sett i sammenheng.

7.4.1. Advokatkostnader

Hvilke kostnader som skal dekkes i forbindelse med bruk av advokat er, som beskrevet i kapittel 3.6., formulert i skjønnsprosessloven og oreigningsloven. De helt generelle reglene er som følger: Kostnader til advokat skal dekkes under skjønn, men saksøker kan sette krav om at parter med likeartede interesser samler seg om et mindre antall advokater. Under ekspropriasjonssaker skal saksøker dekke grunneiers nødvendige kostnader under grunnervervet. Likevel er det litt forskjeller mellom hvordan dette gjøres hos Statnett og Statens vegvesen.

Under intervjuet med Statnett sa de følgende om hva som dekkes *“Vi sier at de slipper ikke til før grunnervervsbiten er startet opp.”*. Det som igjen er verdt å påpeke rundt dette, er saksgangen under grunn- og rettighetservervene til kraftlinjer hos Statnett. De sender ekspropriasjonssøknad parallelt med søknad om anleggskonsesjon, og kan sammen med disse sende søknad om forhåndstiltredelse. Med andre ord vil ekspropriasjonssøknaden ofte sendes ut før det har vært gjennomført minnelige forhandlinger. Dette fører til at de nødvendige advokatkostnadene for forhandlingene skal bli dekket med hjemmel i oreigningsloven § 15, ettersom søknaden om ekspropriasjon allerede er sendt.

Under intervjuet med Statens vegvesen fikk vi et litt annerledes svar: *“Det han har krav på er når vi har varslet ekspropriasjon. Men vi dekker også advokat i forhandlingsfasen.”* Her ble det altså lagt vekt på at det er et minstekrav å dekke kostnadene etter ekspropriasjon er meldt,

men at de i tillegg dekker kostnadene i forhandlingsdelen av grunnervervet. Hvorfor Statens vegvesen gjør dette bygger som nevnt i kapittel 5.6.2. på at *«I forhandlinger bør imidlertid prinsippet i skjønnsprosessloven (lov av 1. juni 1917 nr 1) § 54 anvendes tilsvarende. Dette betyr at Statens vegvesen dekker nødvendige utgifter til juridisk bistand»*. (Vegdirektoratet, 2018 s. 38)

Ved en sammenligning av Statnett og Statens vegvesen kan det pekes på at selv om lovhjemmelen er den samme, har de litt forskjellige utgangspunkt for hva de skal dekke av advokatkostnader. Statnett dekker kostnadene under grunnervervsforhandlingene, ettersom det foreligger et direkte krav om det i loven. Statens vegvesen dekker disse kostnadene mer frivillig, på bakgrunn av egne føringer.

7.4.2. Advokatenes rolle under grunnerverv

Overordnet er grunneieradvokatenes rolle å gi juridisk bistand til grunneierne under grunnervervet. En grunneieradvokat kan tidlig i saken gjøre grunneiere klar over hva de skal ha erstatning for, og omtrent hva de kan forvente. Videre kan de oppdage kompliserte eiendomsforhold tidlig i saken, slik at dette meldes fra om til grunnerververen. Det ble påpekt under intervjuet med Statens vegvesen at: *«En grunneieradvokat er jo gull verdt hvis de er gode. En dårlig advokat kan jo gjøre en sak mye dyrere og vanskeligere»*. Grunnervervene til Statens vegvesen er gjerne langt mer kompliserte, og med flere underliggende rettsforhold enn rettighetservervene til Statnett. Det blir derfor mer sentralt for saksgangen i deres saker at grunneieradvokater hjelper å oppklare og informere om problemstillinger rundt dette tidligst mulig.

Grunneieradvokater skal snakke grunneiers sak, men med utgangspunkt i dette er det naturlig at de heller ikke gir grunneierne urealistiske erstatningsforventninger. Hvis de gir grunneierne råd om å takke nei til alle tilbud fra grunnerverver, vil saken til slutt ende i skjønnsretten. Dette er vanligvis hverken grunneier eller utbygger tjent med. Som det ble sagt under intervjuet med Statens vegvesen: *«Det hender at når vi varsler om ekspropriasjon så kommer avtalen. Det kommer litt an på hvordan hjelp grunneieren har. Hvis han har en advokat som har peiling, så greier de å luke ut de mest ekstreme sakene. Så grunneier hører kanskje på det»*.

For å konkludere om dette, kan altså grunneieradvokaten ha en viktig rolle for både grunneier og grunnerverver. Likevel kan det nok tenkes at grunneieradvokater har en viktigere rolle

under grunnergerv enn under rettighetsgerv, på grunn av kompleksiteten. Hvis dette ses i lys av den forskjellige tankegangen bak hvilke advokatkostnader de to aktørene dekker, er nok denne forskjellen naturlig. Statens vegvesen har et langt større utbytte av at grunneier bistås av advokat under forhandlingene, og vil nok av nettopp denne grunn kunne være mer villig til å betale advokatkostnadene. Det kan også tenkes at denne forskjellen har røtter i Statens vegvesens strenge retningslinjer rundt å ivareta grunneiere, og at de skal betale «rett pris».

7.5. Erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet

Betalingsvilligheten til Statnett beror seg i stor grad på de erstatningsforutsetningene de selv har utarbeidet. Dette lager en ramme for erstatningssatser for hva de betaler for de forskjellige arealene. Det at Statnett kan lage «erstatningssatser» er fordi de oftest har grunneiere med likeartede interesser, ofte skog, noe som gjør at erstatningsutmålingen blir noenlunde lik.

Under intervjuet påpekte Statnett selv at «*Rammene er så høye og så gode at de tåler en skjønnsavgjørelse.*». De la vekt på at de normalt betaler godt over takst, noen ganger så mye som 2-3 ganger mer enn det skjønnsretten vil komme frem til. De la samtidig vekt på at selv om de har høye rammer er det også regulert fra NVEs rammeverk, men at de i større grad kan bestemme selv.

Hos Statens vegvesen var det et litt annet inntrykk i forhold til hva de kan betale de ulike grunneierne. Ved spørsmål om betalingsvillighet la de stor vekt på at man ikke bare kunne betale seg ut av en situasjon, og at de måtte forholde seg til hva lovverket sier. «*Det kan jo være fristende å gjøre det noen ganger, men det ligger langt utenfor lovverket*». Hensynet til likebehandling var det de la til grunn for at de ikke ønsket større betalingsvillighet, siden dette ville kunne få ringvirkninger videre, «*hvis det er en grunneier som ber oss vedlikeholde for all fremtid, så må vi plutselig gjøre det i hele landet*». Dette kommer også tydelig frem i håndbøkene til Statens vegvesen, som sier det samme som intervjuobjektene fortalte om grunnlaget for betalingsvilligheten.

Statnett la også vekt på at de var opptatt av likebehandling. «*men vi må jo behandle folk likt. Vi kan jo derfor ikke gi etter for urimelige krav kun for å bli enig*». Av dette får man inntrykk av at begge aktørene er opptatt av å behandle folk likt, men at Statnett har høyere rammer for utmåling av erstatning enn det Statens vegvesen ga inntrykk av å ha.

Hvorfor det er slik, kan det være flere årsaker til. Som de begge nevner beror blant annet forhandlinger seg på hvor komplekse saker det er snakk om. Det kan tenkes at

betalingsvilligheten til aktørene også bygger på dette. Hos Statens vegvesen i vegprosjekter sa de at det ofte kunne være store verdier for grunneier, mens hos Statnett sa de «*at det er ingen som blir rike på skogerstatninger*». Det kan tenkes at Statnett har høyere rammer på grunn av dette, ettersom verdiene av et rettighetsverv i de fleste tilfeller ikke vil være av samme størrelse som under et grunnverv. I tillegg vil erstatningssummen kun bli en liten del av kostnadene til grunnvervet. Dette var, som nevnt i kapittel 7.3.2., også noe Statnett påpekte ved tilfeller der de trengte grunn til stasjonstomter «*I stasjonstomter der det er rene grunnverv, da forhandler man direkte i mye større grad. Da er det mye mer som ligger i potten ettersom det er mye flere tiltak vi gjør.*». At Statnett tilsynelatende har bredere rammer enn Statens vegvesen kan være fordi det ofte er snakk om billigere inngrep, noe som gjør at det har mindre å si fra eller til hos den enkelte grunneier.

Det virket som det er strengere krav overordnet hos Statens vegvesen enn det er hos Statnett når det gjelder hvor mye man skal gi i erstatning til den enkelte. Dette er ikke bare forankret i hva intervjuobjektene sier, men også at håndbøkene setter strenge føringer for hva det skal gis erstatning for. Dette kan nok spores tilbake til organisasjonsformen til de to aktøren, som er beskrevet i kapittel 1.4.3. Forvaltningsorganers virksomhet er strengere regulert enn statsforetak. Dette kan ha innvirkning på føringene de setter til betalingsvillighet. Statnett kan som et statsforetak «drive mer butikk» enn hva Statens vegvesen kan. Videre kan denne forskjellen gi forklaring på hvorfor informasjonen om Statnetts eksakte erstatningsgrunnlag er utilgjengelig for allmennheten.

7.5.1. Saker som går til skjønn

I forhold til det aktørene omtaler som «kalibrering av erstatningsnivået», sikter de begge til at det kan være greit å ha noen saker som går til skjønn for å justere erstatningsnivået litt.

Statnett mente at deres rammer tåler en skjønnsavgjørelse, men at «*Vi sier vel egentlig at vi bør ha noen skjønnsaker for å passe på at nivået er riktig. Også for å skape forståelse at det lønner seg å inngå en minnelig avtale*». Statens vegvesen uttrykte også at de heller går til skjønn enn å betale noe de ikke skal betale. «*hvis det går til skjønn, koster det mye mer, men dette er egentlig helt greit for oss*».

Inntrykket her er at de begge synes det er greit at enkelte saker skal til skjønnsretten. Det virker likevel som at utgangspunktet mellom aktørene er ulike da Statnett hevder de ofte betaler utover det skjønnsretten kommer frem til og at erstatningssummene derfor tåler en

skjønnsavgjørelse, men at noen grunneiere likevel ikke aksepterte, slik at det måtte sendes til skjønn. Hos Statens vegvesen la de vekt på det samme, men også at de går til skjønnsretten når det er uklare forhold de heller vil at skjønnsretten skal løse. Begge aktørene påpekte at de ikke kunne gå med på urimelige krav fra grunneiers side, og ville i slike saker være nødt til å ta saken til skjønn.

7.5.2. Hvordan kan erstatningsgrunnlaget og betalingsvilligheten påvirke gjennomføringen av et grunnerverv?

Det at Statens vegvesen og Statnett tilsynelatende har forskjellige erstatningsgrunnlag og betalingsvillighet kan påvirke grunnervervsprosessen på flere måter. Statnett ga uttrykk for at de ved forhandlinger ofte får avtalen signert ved første tilbud, noe de påpeker kan ha sammenheng med de gode og høye erstatningsrammene de har utarbeidet. Statens vegvesen, som derimot er bundet av å skulle betale «rett pris», trenger en mer dyptgående dialog med grunneier for å finne frem til denne riktige summen. Dette fører til en mer tidkrevende prosess for både grunnerverver og grunneier. Det kan derfor sies at ettersom Statnett normalt har klarere erstatningsgrunnlag og høyere betalingsvillighet, vil forhandlingsprosessen normalt bli raskere og enklere.

7.6. Tilgjengelig informasjon

Da empirien skulle innhentes til dokumentstudiet vårt, var det store forskjeller på hva som var tilgjengelig hos aktørene. Statens vegvesen har utarbeidet mange håndbøker som kan gi et innblikk i hvordan et grunnerverv skal foregå. Fra Statnett sin side kan man finne informasjon gjennom NVE sine nettsider og noen veiledere de har utarbeidet, samt finne informasjon på Statnetts hjemmesider. Det var langt mer tilgjengelig informasjon hos Statens vegvesen enn hos Statnett.

Som nevnt tidligere i kapittel 5.2.2. ble det i et leserinnlegg tatt opp problematikken med lite tilgjengelig informasjon fra aktørenes side. Dette leserinnlegget handlet ikke om hverken Statens vegvesen eller om Statnett, men hadde elementer som var overførbare.

«Nye Veier og Rambøll sine konsulenter har pr dato ingen etiske retningslinjer for grunnerverv og boliginnløsning og heller ingen håndbøker som er styrende for det grunnervervet de utfører». (Klokkervold, 2020)

Det samme gjelder i stor grad for Statnetts vedkommende. De har heller ikke utarbeidet noen håndbøker som grunneier kan se gjennom når man står ovenfor et grunnerverv.

Å ikke besitte god nok informasjon kan være problematisk for grunneier, spesielt med tanke på hva en grunneier kan forvente i prosessen han/hun står overfor når grunnervervet starter. Begge aktørene er opptatt av å gi informasjon tidlig i prosessen, men det kunne med fordel vært større tilgang på informasjon fra enten NVE eller Statnetts side, for å vise hvilke hensyn som ligger bak valgene i grunnervervsprosessen. Aktørene representerer to forskjellige sektorer, og det er derfor vanskelig å lage håndbøker som favner om både energi- og vegsektoren på en god måte. Det er visse prosessforskjeller, og det kan tenkes at også energisektor burde ha utarbeidet håndbøker på en tilsvarende måte som det er gjort innenfor vegsektor.

Det er ikke bare for grunneier at det er en fordel med større tilgang til informasjon om prosessen, men også for allmenheten. Statens vegvesen og Statnett er offentlige aktører som gjør arbeid som har betydning for alle, og det er flere som vil kunne ønske å se hvordan et grunnerverv foregår i praksis og hvilke hensyn som tas. Likevel er det igjen verdt å nevne at de to aktørene har en forskjellig organisasjonsform. Statens vegvesen, som er bundet av forvaltningsloven, er derfor i større grad enn Statnett pålagt å gjøre informasjon rundt inngrepene sine tilgjengelig for allmenheten.

Det skal samtidig legges vekt på at mye av grunnen til at Statens vegvesen har så mye informasjon liggende er fordi det er snakk om mer komplekse saker enn et rettighetserverv. Derfor vil detaljert informasjon om prosess, og hva man kan forvente som grunneier, være viktigere å ha nedskrevet i brosjyrer innenfor vegsektor enn innenfor energisektor. Statens vegvesens håndbok etiske retningslinjer kom på bakgrunn av nettopp at grunneiere i forbindelse med bygging av ny flyplass (Gardermoen) følte seg overkjørt. Hvis Statnett erverver rettighet til en brøkdell av skogen din, vil ikke dette påvirke deg noe større. Mister du derimot hjemmet ditt som følge av at det skal bygges en ny veg, er situasjonen meget annerledes. Det kan derfor tenkes at forskjellen i tilgjengelig utarbeidet informasjon har bakgrunn i hvor stor belastning som påføres de berørte grunneierne.

[7.7. Kan trusselen om ekspropriasjon og tvungen forhåndstiltredelse bidra til å legge press på grunneier under minnelige forhandlinger?](#)

Ekspropriasjon og forhåndstiltredelse er tilgjengelige virkemidler for både Statnett og Statens vegvesen. Hvilket press dette medfører for grunneier vil bli drøftet kort nedenfor.

7.7.1. Ekspropriasjon som trussel

Det kan generelt legges vekt på at grunnervvervsforhandlinger er en helt spesiell forhandlingsform. Det kan kalles en påtvungen forhandling for grunneier, der utfallet uansett blir nesten det samme. Sevatdal og Sky sa følgende om forhandling med ekspropriasjon som trussel «*Erverv av areal og arealtilknytte ressursar for visse offentlige føremål kan skilje seg sterkt frå vanleg kjøp og sal*». (Sevatdal & Sky, 2003) Her siktet de særlig til at grunneier egentlig ikke har noe valg under forhandlingene. Enten avstår man arealet ved minnelig avtale eller så avstår man det gjennom ekspropriasjon. Det at aktørene går inn i forhandlinger med ekspropriasjon som «trussel» kan øke presset på grunneier for å inngå minnelig avtale. Dette kan for grunneier føles som at de uansett kommer til å «tape» ettersom resultatet uansett blir at de må avstå eiendommen sin, og kun erstatningen er uoppklart. Knudtzon omtalte at jo færre alternative løsninger du har i en forhandling, desto svakere står du ovenfor den motsatte part. (Knudtzon, u.å). Dette er veldig overførbart til grunneier som en del av et grunnervverv.

7.7.2 Forhåndstiltredelse som trussel

I avsnittet over ble det beskrevet hvilket press ekspropriasjonsmuligheten kan påføre grunneier. I dette kapittelet vil det beskrives hvordan muligheten til å få godkjent forhåndstiltredelse kan øke dette presset ytterligere.

I Statnetts kraftlinjesaker, er det vanlig at de søker om anleggskonsesjon samtidig som de søker om ekspropriasjon. I tillegg vil de i mange tilfeller søke om forhåndstiltredelse sammen med disse. Som det ble sagt under intervjuet med Statnett: «...*da kommer dette med forhåndstiltredelse og det etter hvert. Grunneierne kan da føle at det ikke er frivillige avtaler, men at det er litt press, siden vi kan tvinge oss gjennom med en avtale om det er nødvendig*». Her presiserer de altså det at grunneier kan føle seg overkjørt i forbindelse med forhåndstiltredelsesmuligheten. Eiendommen deres vil da kunne bli benyttet til anleggsstart allerede før saken er helt avgjort i retten. Statens vegvesen kan også søke om forhåndstiltredelse etter det endelige ekspropriasjonsvedtaket er gjort, jf. Oregionslova § 25. En viktig forskjell er likevel at ekspropriasjonsvedtaket kommer mye tidligere i prosessen for Statnett. Statens vegvesen vil derfor normalt ha gjennomført minnelige forhandlinger i en større grad før det kan sendes søknad om forhåndstiltredelse. Under intervjuet med Statnett tok de opp dette temaet. De beskrev at de i store utbyggingsprosjekter sjeldent ville klare å forhandle seg frem til arbeidstillatelser som lot dem tiltre på eiendommene til alle grunneiere.

Hvis de da søkte om forhåndstiltredelse, ville de normalt få en tiltredelsestillatelse som var gyldig i hele området. Det ble da et spørsmål for dem hvor mye innsats de skulle legge inn i å få gjennomført de resterende avtalene. Dette belyser tematikken rundt hvordan muligheten til å kunne få forhåndstiltredelse tidlig i prosessen, kan gå på bekostning av innsatsen i de minnelige forhandlingene. At det legges lite innsats fra grunnerververs side til å finne en minnelig løsning bidrar ikke nødvendigvis til å skape noe ekstra press på grunneier. Likevel vil kunnskapen om at grunnerverver har et slikt «trumfkort» kunne føles belastende, ettersom grunneier ikke ordentlig vet når et vedtak om tiltredelse kan fattes.

Hvis denne muligheten til forhåndstiltredelse ses opp mot forhandlingsteorien kan det brukes et eksempel for å illustrere grunneiers muligheter. En grunneier som ikke ønsker å inngå avtale med grunnerverver har muligheten til å takke nei til tilbud og la saken gå til ekspropriasjon. I dette tilfellet beholder han eiendommen frem til saken blir avgjort. Hvis grunneierens primære ønske er å beholde eiendommen sin lengst mulig, vil dette være hans beste alternativ, altså hans BATNA. Hvis grunnerverver derimot har muligheten til å få innvilget forhåndstiltredelse, vil grunneier miste råderetten over eiendommen før saken er avgjort i retten. I dette tilfellet vil tvungen forhåndstiltredelse være grunneiers WATNA. En grunneier som er usikker på om grunnerverver vil komme til å få godkjent forhåndstiltredelse, vil muligens inngå avtale med utbygger for å unngå sitt WATNA.

Tvungen forhåndstiltredelse kan altså legge ekstra press på grunneier. Likevel er det viktig å presisere at denne søknaden ikke nødvendigvis blir godkjent. Dette pekte de på at var et spenningsmoment under intervjuet med Statnett. Selv om denne søknaden blir godkjent kan grunneier klage på vedtaket. Denne klagen har riktignok ikke oppsettende virkning. Hvis grunneier videre nekter å la grunnerverver tiltre arealet, kan vedtaket tvangsfullbyrdes jf. Skjønnsprosessloven § 55.

Oppsummert kan det påpekes at både ekspropriasjon og forhåndstiltredelse, samt søknaden om disse, kan legge et ekstra press på grunneier under grunnerverv. De vil normalt bli nødt til å si fra seg retten til eiendommen sin på et eller annet tidspunkt, enten som følge av avtale, ekspropriasjon, eller tvungen forhåndstiltredelse. Særlig i erverv innen energisektoren, der det foreligger et tidlig ekspropriasjonsvedtak, og noen ganger en tidlig mulighet til forhåndstiltredelse, vil presset kunne bli ekstra stort.

7.8. Hvordan kan en økt mulighet til å forhandle om erstatningssum påvirke parter i et grunnerverv?

I denne oppgaven har vi ikke intervjuet grunneiere som har blitt berørt av grunnerverv. Vi har derfor ikke tilstrekkelig informasjonsgrunnlag til å svare på dette forskningsspørsmålet fra en berørt parts perspektiv. Vi kan derimot bruke informasjonen fra denne oppgaven til å gjøre oss opp noen tanker om hvordan vi tror en slik endring ville påvirket grunnerverv. Dette kapittelet er derfor en drøfting av hvilke konsekvenser vi tror en slik endring ville fått for gjennomføring av grunnerverv.

7.8.1. Hvordan ville et hypotetisk økt rom for forhandling påvirket grunn- og rettighetserverv?

Under intervjuene med både Statnett og Statens vegvesen ble det lagt vekt på at et økt rom for å forhandle vil kunne påvirke likebehandlingen av parter. Under intervjuet med Statens vegvesen svarte de følgende på spørsmål om å ha mulighet til å kunne betale mer under grunnerverv: *«Det skaper andre utfordringer. Hvis det betyr at du bare betaler deg ut av problemene så er det ikke et godt utgangspunkt. Da kommer du til problemene om likebehandling.»*. Videre utdypet de dette slik: *«Som sagt, likebehandling står veldig sterkt for oss. Og vi ser jo hele tiden at det er veldig stor forskjell på ressurssterke grunneiere, som kan være flinke forretningsfolk osv. Noen vet jo hva de kan kreve. Med et større spillerom blir det vanskelig å ivareta de svakere partene. Det blir også veldig uforutsigbart. Det kan være vanskelig å se konsekvensene av alt der og da.»* Her kan det legges vekt på poenget om at grunneiere som er gode forretningsfolk vil kunne tjene godt på å ha større forhandlingsmulighet. Det vil da åpne langt mer for å takke nei til første tilbud, og presse ut så mye som mulig av forhandlingen. Dette vil bli tidkrevende for grunnerverver, og vil ende opp som et risikospill for grunneier. Enten kan de bli belønnet med en høy betaling, eller så vil det plutselig være skjønnsretten som står for erstatningsutmålingen. Hvis det hadde vært slik, ville det økt nytten av å ha en god advokat som vet hva de kan forlange fra grunnerververen. Mer ressurssterke parter ville kunne stilt sterkere som følge av dette.

På den annen side er det ikke nødvendigvis bare ressurssterke parter som kunne nyte godt av et større rom for forhandling. Enda mer sannsynlig er det at «taktiske» grunneiere ville kunne være godt tjent med det. Hvis resten av grunneierne i et område har signert avtaler, vil en siste person som ikke har inngått avtale sitte med et meget sterkt kort. Hvis grunnerververe begynner å gi etter for høye krav for å få «den siste brikken» på plass, vil det kunne dra med seg andre problemer forbundet med taktikkeri fra grunneieres side. Dette ligger nok sterkt til

grunn for hvorfor både Statnett og Statens vegvesen normalt gjør lite forhandling om pris med grunneiere.

For å oppsummere dette kan det konkluderes at et økt forhandlingsrom primært vil kunne gagne mer ressurssterke eller slue grunneiere. Med mer i potten ville det også skapt et økt behov for å få juridisk bistand, samt åpnet opp for taktisk spill. Grunnerverv kan være kompliserte saker og en stor belastning for grunneiere. Et økt rom for forhandling ville nok ikke gjort dette noe enklere, hverken for grunneier eller grunnerverver.

Kapittel 8. Avsluttende refleksjoner

I denne oppgaven har vi kartlagt hvilke likheter og forskjeller det er mellom grunn- og rettighetsserverv hos Statnett og Statens vegvesen. Vi har funnet en god del likheter, men også forskjeller. De største forskjellene mellom de to, er typen inngrep de gjør, lovverket og prosessen de må følge, samt organisasjonsformen til aktørene.

Mange av forskjellene mellom grunn- og rettighetsserverv hos Statnett og Statens vegvesen kommer av inngrepets art og de berørte eiendommenes art. Et rettighetsserverv er mindre omfattende for grunneier enn å måtte avgi grunnen. I tillegg går kraftlinjene oftest i skog- og fjellområder der arealverdiene er lave, og de fører med seg moderate ulemper på resteiendommen. De eiendommene som har arealer langt inne i skogen og på fjellet er oftest store. For de fleste berører inngrepet bare en liten brøkdel del av eiendommen. Statens vegvesen derimot, erverver grunnen og de bygger veger gjennom alle slags terreng. De berører ofte dyrka mark, gårdstun og boliger. Inngrepene kan føre til at noen parter mister hoveddelen av eiendommen sin, eller at de må innløses helt.

Det at kraftlinjer ofte legges inne i landet, gjennom skogeiendommer, fører til mer likeartede erstatningsforutsetninger. Erstatningssummene blir lavere og lettere å regne seg fram til. Generelt antar vi at rettighetsservervene til Statnett utgjør en lavere andel av totale anleggskostnader enn det grunnservervene hos Statens vegvesen utgjør i deres prosjekter. Vi har i tillegg fått høre i intervjuene at Statnett generelt tilbyr mer enn takst for å få gjennomført prosessen raskere. Alt dette fører til at Statnett ikke trenger å forhandle like mye med grunneiere som Statens vegvesen.

Vi har ikke fått undersøkt nok om hvilke faktorer som har mest å si for disse forskjellene. Er det forskjellen i hvor omfattende inngrepene er som har mest å si, eller er det organisasjonsformen? Statens vegvesens er et forvaltningsorgan. Skyldes forskjellene at de ikke har den samme muligheten som et statsforetak til å betale over takst for å bli raskere ferdig? Er det slik at Statens vegvesen som forvaltningsorgan ikke har samme mulighet som Statnett til å tenke at tid er penger, slik en aktør som skal drive for å oppnå økonomisk gevinst nødvendigvis bør gjøre? Hvor stor del av forskjellen som skyldes organisasjonsform er et tema som kan undersøkes videre i en senere oppgave. Da ville det også være interessant å sammenligne Nye Veier med Statens vegvesen.

Lovverket legger opp til en raskere prosessbehandling for erverv til kraftlinjer enn for veg, blant annet ved at Statnett kan kreve ekspropriasjon tidligere i prosessen. Statnett har dermed

mulighet til å søke om ekspropriasjon uten å forsøke minnelige forhandlinger før søknaden sendes. Slik vi ser det, bryter dette med intensjonen i oreigningslovens § 12, og er noe som muligens bør undersøkes videre av andre.

Forskjellen i reglene om prosessen fører også til at Statnett plikter å dekke advokatkostnader tidligere i saken enn Statens vegvesen. Likevel er det interessant å se at Statens vegvesen frivillig betaler utover hva som formelt kreves, og dermed ender de med å betale omtrent de samme advokatkostnadene som Statnett gjør.

Før vi startet å skrive oppgaven trodde vi det ble forhandlet mye med grunneiere.

Informasjonen vi fant tyder derimot på at det primært sendes ut tilbud som aksepteres eller avslås. Spesielt hos Statnett virket det som det var lite forhandlinger. Etter å ha drøftet hva et økt rom for forhandling kunne medføre, skjønner vi hvorfor aktørene ikke ønsker å forhandle mye om pris.

Sluttord.

Arbeidet med masteroppgaven dette semesteret har vært meget spennende, men også krevende til tider. Våren 2020 har vært en helt spesiell periode for alle på grunn av COVID-19 epidemien. Dette har definitivt påvirket skrivingen av denne masteroppgaven. Etter at skolen stengte ned i mars, kunne vi ikke lenger sitte sammen og jobbe. Vi mistet også det sosiale og faglige nettverket på lesesalen, Samfunnet og Pentagon. Heldigvis finnes det gode digitale verktøy som vi har brukt til å få jobbet sammen. Vi var heldige som allerede hadde fått gjennomført intervjuer med begge aktørene før smittetiltakene ble iverksatt. Vi fikk dermed intervjuet fagfolkene ansikt til ansikt, noe som ga et godt resultat.

Kilder

- Everett, E. L. & Furseth, I. (2012). *Masteroppgaven- Hvordan begynne- og fullføre*: Universitetsforlaget.
- Fisher, R. & Ury, W. (2011). *Fra nei til ja Kreativ forhandlingsteknikk 3.utgave*: Cappelen Damm AS.
- Klokkervold, L. (2020). *Grunnerverv for å spare penger*: Varden. Tilgjengelig fra: <https://www.varden.no/meninger/grunnerverv-for-a-spare-penger/>.
- Knudtson, S. (u.å). *Kilder til makt i forhandlinger*: lederkilden.no. Tilgjengelig fra: https://www.lederkilden.no/tema/generell_ledelse/forhandlinger/kilder-til-makt-i-forhandlinger.
- Leseth, A. B. & Tellmann, S. M. (2018). *Hvordan lese kvalitativ forskning?*: Cappelen Damm AS.
- Lilleholt, K. (2014). *Knophs oversikt over Norges rett*: Universitetsforlaget.
- Lunde, O. Ø. (2016). *Grunn- og rettighetsverv*: Statnett. Tilgjengelig fra: <http://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/201605480/1880494>.
- moderniseringsdepartementet, K.-o. (2014). *Statlige virksomheter, selskaper og andre organer*: Regjeringen.no. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/statlig-forvaltning/forvaltningsutvikling/statlige-virksomheter-selskaper-og-andre-organer/id2344647/>.
- NVE. (2019). *Nett*. Tilgjengelig fra: <https://www.nve.no/energiforsyning/nett/>.
- NVE. (2020a). Ekspropriasjon.
- NVE. (2020b). *Veileder for utforming av søknader om konsesjon for nettanlegg*.
- Rognes, J. K. (2015). *Forhandlinger*: Universitetsforlaget.
- Rønningen, N. (2010). *Grunneieren og eiendomsinngrep*: Norges bondelag. Tilgjengelig fra: <https://nettbutikk.bondelaget.no/files/norgesbondelag/Documents/Grunneier%20og%20eiendomsinngrep.pdf>.
- Samferdseldepartementet. (2020). Statens Vegvesen.
- Samferdselsdepartementet. (2019). Instruks for Statens vegvesen.
- Sander, K. (2019). *Induktiv og deduktiv studie*: estude.no. Tilgjengelig fra: <https://estude.no/induktiv-deduktiv/>.
- Sevatdal, H. & Sky, P. K. (2003). *Eigedomsteori*: Norges Landbrukshøgskole, Institutt for landskapsplanlegging.
- Silverman, D. (2014). *Interpreting Qualitative Data*: SAGE.
- Statnett. *Om Statnett*. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/om-statnett/>.
- Statnett. (2018a). *Eierskap og vedtekter*. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/om-statnett/eierskap-og-vedtekter/>.
- Statnett. (2018b). *Etikk og etikkombud*: Statnett. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/om-statnett/etikk-og-etikkombud/>.
- Statnett. (2018c). *Informasjon til deg som er grunneier*. Tilgjengelig fra: <https://www.statnett.no/om-statnett/informasjon-til-deg-som-er-grunneier/>.
- Stordrange, B. & Lyngholt, O. C. (2000). *Ekspropriasjonerstatningsloven – kommentarutgave*. 4. utgave: Universitetsforlaget.
- Tuseth, B. S. & Winge, N. K. (2018). *Masteroppgaven i juss*: Universitetsforlaget.
- Vegdirektoratet. (2014a). *Etiske retningslinjer for grunnerverv- Håndbok R730*.
- Vegdirektoratet. (2014b). *Grunnerverv til vegformål- Skjønnsforberedelse- Håndbok V741*: Statens vegvesen.
- Vegdirektoratet. (2018). *Håndbok V742- Grunnerverv til vegformål- forhandlinger*.
- vegvesen, S. (2020a). *Ansvar og oppgaver*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/om-statens-vegvesen/ansvar-og-oppgaver>.
- vegvesen, S. (2020b). *Grunnerverv*. Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/grunnerverv>.

vegvesen, S. (2020c). *Planprosessen*. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess>.

Figurer

Figur 1: vegvesen, S. (2018). *Hvordan erverves grunn?* Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Avstaelse+av+eiendom/Hvordan+erverves+grunn>

Figur 2: vegvesen, S. (2020c). *Planprosessen*. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess>

Aktuelle lover

Ekspropriasjonserstatningslova:	Lov 6.april nr.17 om vederlag ved overføring av fast eiendom
Energiloven:	Lov 29.juni 1990 nr.50 om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m
Forvaltningsloven:	Lov 10.februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker
Grunnloven:	Lov 17.mai 1814 Kongeriket Norges Grunnlov
Overføringslova:	Lov 23.oktober 1959 nr.3 om overføring av fast eiendom
Plan- og bygningsloven:	Lov 27.juni 2008 nr.71 om planlegging og byggesaksbehandling
Skjønnsporsessloven:	Lov 01.juni 1917 nr.1 om skjønn og ekspropriasjonssaker
Statsforetaksloven:	Lov 30.august 1991 nr.71 om statsforetak
Veglova:	Lov 21.juni 1963 nr.23 om vegar

Lovforarbeider

NUT 1954:1 s.47

Ot.prp.nr.32 (1990-1991) Om lov om statsforetak

Ot.prp.nr.50 (1982-83) Om lov om erstatning ved ekspropriasjon av fast eiendom

Ot.prp.nr.62 (1981-1982) Om endringer i lov 1.juni 1917 nr.1 om skjønn og ekspropriasjonssaker m.m.

Forskrifter

Forskrift om ekstern kvalitetssikring og vedtaksmyndighet etter energiloven 21.06.2013 nr. 681

Dommer

Rt.1999.s.142.

Rt.1998.s.29

Rt.1976. s.1362

Vedlegg

Vedlegg 1 - Intervjuguide Statnett 11.02

Introduksjon

- Smalltalk.
- Skriftlig samtykke på informasjonsskriv.
- Informere om lydopptak og hva det innebærer.
- Be han beskrive hvilken stilling han har nå, og hva han har jobbet med i Statnett tidligere.
- Forklare oppgavens tema og problemstillinger.
- Forklare hvordan informasjon som oppgis vil bli anvendt i oppgaven.
- Forklare hvilken informasjon vi er mest interessert i
- ! NB ! Presisere at vi ønsker info om kraftlinjer
- Presisere at informanten gjerne må spore av hvis det er noe han tenker er relevant for temaet. Det er ingen problem hvis han sier for mye.

1. Hvordan prosessen med grunnerverv starter?
 - a. Hvordan tar dere kontakt med partene?
 - b. Hva er dere pålagt å gjøre (lov)?

2. Kan du gi en tidslinje på grunnervervsprosessen?
 - a. Er det stor variasjon?
 - b. hvordan foregår informasjonsutveksling mellom dere og grunneiere gjennom prosessen? Hvor godt informert blir grunneierene som regel i løpet av prosessen?
 - c. Er det stort fokus på tidsbruk?
 - d. Statnett er et statsforetak, mens Statens vegvesen er et forvaltningsorgan. Kan du si noe om hvilke forskjeller dette medfører for grunnerverv?
 - d2. Til hvilken grad må dere forholde dere til forvaltningslovens føringer under grunnervervet? (er det kun under ekspropriasjon den får betydning?)

- e. Dere kan søke om anleggskonsesjon og ekspropriasjonstillatelse samtidig. Hvor mye tror du dette spiller inn på tidsbruken i prosjekter?
 - f. Hvor ofte søkes det om forhåndstiltredelse?
3. Hvordan foregår forhandlingsprosessen hos dere?
- a. Hva er pålagt at dere skal gjøre
 - b. Hvor frie tøylar har dere mtp forhandlingsprosess
 - c. Samlede forhandlinger, eller med hver enkel part?
 - d. Når dere forhandler om erstatning med partene, er det som regel mye forhandling, eller er det mest et tilbud med ja/nei som svar?
 - e. Hvis forhandlingen går mot brudd, hvor fritt står grunnerververen til å betale mer for å komme til enighet?
 - f. Har dere en mal for erstatningsutmålinger?
4. Hvor mange av sakene går til ekspropriasjon?
- a. Hva er i så fall den vanligste grunnen?
 - b. Trekkspilleffekten (hvis en part går til skjønn, river det med andre?)
5. Hvor ofte er det snakk om rettighetserverv eller grunnerverv?
- a. Er det stor forskjell på tidsbruk?
 - b. Hvordan er rettighetene dere får ved rettighetserverv
6. Hvor vanlig er det at grunneierne hjelpes av en advokat?
- a. Hvilken rolle har advokater i forhandlinger?
 - b. Når i prosessen kommer advokater inn i bilde?
 - c. Har partene en advokat sammen eller en per part?
 - d. Hvordan påvirker advokater prosessen? raskere/tregere?
 - e.

- Områdekonsesjon/anleggskonsesjon
- forklare hva som ligger i 22kV og 132kV
- Saksgang ABC

Avslutning

- La intervjuobjektet komme med egne betraktninger
- Oppfordre til å ta kontakt hvis det er noe de vil tilføye.
- Takke for at han svarte på mailer og stilte på intervju

Vedlegg 2 - Intervjuguide Statens vegvesen 03.03

1. Introduksjon
 - Introdusere oss, og fortelle hvordan intervjuet vil foregå
 - Skriftlig samtykke på informasjonsskriv
 - Spørre om lov til å ta lydopptak, og informere om hva det innebærer
 - Beskrive hva oppgaven vår dreier seg om
 - Forklare hva slags informasjon vi er mest interessert i (høre om grunnerverv fra deres perspektiv) (både praksis og teori er nyttig informasjon)
 - Presisere at all informasjon er nyttig, og at informanten gjerne må spore av så mye han selv tenker er hensiktsmessig

2. Saken dere jobber med nå
 - Be de gi en beskrivelse av saken de jobber med nå. Den kan være en mal for videre spørsmål.

3. Hvordan prosessen med grunnerverv starter
 - Hvordan tar dere kontakt med grunneiere

4. Kan du gi en tidslinje på grunnervervsprosessen?
 - a. Er det stor variasjon?
 - b. hvordan foregår informasjonsutveksling mellom dere og grunneiere gjennom prosessen? Hvor godt informert blir grunneierne som regel i løpet av prosessen?
 - c. Er det stort fokus på tidsbruk?
 - d. Statnett er et statsforetak, mens Statens vegvesen er et forvaltningsorgan. Kan du si noe om hvilke forskjeller dette medfører for grunnerverv?

5. Hvordan foregår grunnervervsforhandlingsprosessen hos dere?
 - a. Forhandler dere med parter 1 og 1, eller samlet?
 - b. Statens vegvesen har en rekke håndbøker og veiledere. Hvor strengt må dere forholde dere til disse, og hvor mye frihet har dere personlig mtp hvordan det forhandles?

- c. Når dere forhandler om erstatning med partene, er det som regel mye forhandling, eller er det mest et tilbud med ja/nei som svar?
- d. Hvis forhandlingen går mot brudd, hvor fritt står grunnerververen til å betale mer for å komme til enighet?
- e. Har dere en mal for erstatningsutmålinger?

6. Hvor mange av sakene går til ekspropriasjon?

- a. Hva er i så fall den vanligste grunnen?
- b. Trekkspilleffekten (hvis en part går til skjønn, river det med andre?)

7. For Statnett er det mest vanlig med rettighetserverv. Er dette noe dere benytter dere av?

- a. Evt forskjeller i tidsbruk

8. Hvor vanlig er det at grunneierne hjelpes av en advokat?

- a. Hvilken rolle har advokater i forhandlinger?
- b. Når i prosessen kommer advokater inn i bilde?
- c. Har partene en advokat sammen eller en hver?
- d. Hvordan påvirker advokater prosessen? raskere/tregere?

9. Avslutning

- Eventuelle uklarheter fra min side
- La intervjuobjektet komme med egne betraktninger
- Oppfordre til å ta kontakt hvis det er noe de vil tilføye.
- Takke for at han svarte på mailer og stilte på intervju

Vedlegg 3 - Brevet vi sendte til Statnett og Statens vegvesen i januar

Hei, vi er to studenter (Arild Johansen og Ådne Volden Steffensen) som studerer master i eiendom på NMBU. Vi holder på å skrive master denne våren. Temaet vi skal skrive om er en sammenligning av grunnerverv gjort av Statens vegvesen og Statnett, med hovedfokus på effektivitet.

Vi ønsker derfor å informere dere om oppgaven. Hvis dere er interessert, vil vi veldig gjerne prøve å få gjennomført noen intervjuer i løpet av de kommende månedene for å få en mer praktisk forståelse av hvordan grunnerversprosessen foregår.

Hvis dere ønsker mer informasjon om oppgaven vil vi være tilgjengelig på mail.

Hvis du er feil person å kontakte om dette hadde det vært fint om du kunne videresende oss til riktig person.

Med vennlig hilsen Arild Johansen og Ådne Volden Steffensen NMBU 15.01.2020



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway