

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP



Forord

Denne masteroppgaven er avslutningen på mitt studium i eiendomsfag, ved Institutt for landskapsplanlegging, Universitet for miljø- og biovitenskap. Jeg startet arbeidet med oppgaven ved å gjennomføre størsteparten av datainnsamlingen i perioden juli til oktober 2010, mens oppgaven ble skrevet fra januar til april 2011.

Formålet med oppgaven er å undersøke hvordan grunneier kommer ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til Statens vegvesen. Dette er en aktuell problemstilling, som jeg gjennom arbeidet med masteren har funnet å engasjere både grunnerververe og grunneiere.

Å skrive denne masteroppgaven har først og fremst vært veldig lærerikt, selv om det har vært krevende å jobbe relativt selvstendig med en så stor oppgave. Arbeidet har gitt meg innsikt i forhold det faglige, særlig i tilknytning til problemstillingen, men det har også gitt meg en større forståelse av den virkeligheten jeg vil møte i mitt arbeid som grunnerverver etter at oppgaven er levert. Selv om det sikkert er noen ting jeg kunne gjort annerledes, er jeg stort sett fornøyd med oppgaven og mener at jeg har fått belyst problemstillingen og temaet på en tilfredsstillende måte.

Som veiledere har jeg hatt Håvard Steinsholt, førsteamanuensis ved Institutt for landskapsplanlegging og Eirik Wannebo, grunnerverver i Statens vegvesen. Begge har gjort en god jobb med å komme med positive tilbakemeldinger, samtidig som de har kommet med konstruktiv kritikk og tips om endringer.

Jeg vil rette en stor takk til Kåre Belsheim, seksjonssjef for erverv og eiendom i Region nord. Hadde det ikke vært for hans forslag til problemstilling, hadde ikke denne oppgaven blitt skrevet. Ellers vil jeg takke alle som lot seg intervju, samt de ansatte ved eiendom og grunnerverv i Region øst, Oslo, for sosiale og faglige bidrag. Jeg må også takke Tormod Olsen, Dagfinn Løyland og Olaf Ballangrud i Vegdirektoratet, for faglige innspill til oppgaven. Til slutt vil jeg takke Statens vegvesen for utlån av pc og kontorplass.

Oslo,

Sammendrag

Temaet for denne oppgaven er grunnerverv til offentlig veg, med problemstillingen: Hvordan kommer grunneier ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til Statens vegvesen?

Hvert år erverver Statens vegvesen grunn fra rundt 3000 grunneiere for å gjennomføre ulike tiltak. Av disse er det i gjennomsnitt 95 % som inngår minnelig avtale. For Vegvesenet er det viktig at grunneiere som inngår frivillig avtale ikke skal komme dårligere ut enn de som går til skjønn, innenfor det som oppfattes som faglig forsvarlig. Derfor er det interessant å gjennomføre en slik undersøkelse som er blitt gjort her, for å undersøke hvordan grunneiere kommer ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale.

For å svare på hovedproblemstillingen til oppgaven, valgte jeg å sette opp tre delproblemstillinger, som jeg antok å belyse de viktigste faktorene for å vurdere hvordan grunneiere kommer ut i skjønn og ved minnelig avtale. Disse tre var erstatningssum, forhandlinger rundt andre elementer enn erstatningssum og prosessen under forhandlingene sammenlignet med prosessen i skjønn.

Jeg nærmet meg problemstillingen ved bruk av flere metoder. For å sette meg inn i dagens rammer for ekspropriasjon og grunnerverv, måtte jeg lese en del litteratur. Videre hadde jeg en undersøkelse hvor jeg sammenlignet skjønnsresultat med erstatningstilbud fra Vegvesenet, for konkrete eiendommer. I tillegg gjennomførte jeg intervjuer, for å belyse hva som blir forhandlet rundt, i tillegg til erstatningssum, og hvordan prosessen oppleves for partene.

Blant de eiendommene jeg undersøkte, fant jeg ut at det var en variasjon i nivået på erstatningen etter type eiendom og størrelsen på det avståtte arealet. Hvis det var en boligeiendom som avsto et areal på inntil 100 kvadratmeter, var erstatningen fra Vegvesenet høyere enn erstatningen fra skjønnsretten. For landbrukseiendommer var det motsatt, mens det for boligeiendommer som avsto et areal på over 100 kvadratmeter var ca. like mange som fikk mer erstatning i skjønnsretten, som av Vegvesenet. Likevel kan det virke som om boligeiendommene som avsto et areal på over 100 kvadratmeter kom bedre ut i skjønn, fordi differansen mellom skjønnsresultat og erstatningstilbud var liten for de som gikk ned i erstatning i skjønnsretten, mens den var stor for de som gikk opp.

I tillegg har jeg funnet ut at det ble forhandlet rundt andre elementer enn erstatningssum, men ikke bare for å få til avtale om grunnavståelse. Eksempler på slike elementer kan være matjord, flytting av bygninger eller andre objekter på resteiendommen, grøfting, utforming av avkjørsel og andre tiltak på resteiendommen. Noe av poenget med disse forhandlingene for grunnerververne, var å oppnå avtale om forhåndstiltredelse, selv om det skulle vise seg at det ikke blir enighet om erstatningen for arealavståelsen.

Jeg har også funnet ut at selv om grunneierne i noen tilfeller var misfornøyde med forhandlingsprosessen fordi de ikke opplevde at det var reelle forhandlinger og at de ikke fikk god nok informasjon, så var de fleste grunneierne mer fornøyde med prosessen under forhandlingene, sammenlignet med prosessen i skjønnet. For grunnerververne virker det som om det ikke var så stor forskjell i hvordan de opplevde prosessene, men de fleste framhevet likevel avtale som det beste alternativet.

Summary

The subject of this Thesis is the acquisition of land for public roads, with the question: What difference does a landowner achieve in compensation for the land as calculated by the Compensation Court compared to the voluntary Agreement with the Road Authority?

Each year the NPRA acquires land from approximately 3000 landowners. Of these, an average of 95 % accepted a voluntary Agreement. According to the NPRA, those signing a voluntary Agreement should not be worse off than those who proceed to the courts.

To answer the main question for this thesis, I chose three sub-questions.

How large were the compensation amounts? Do negotiations include a wider range of elements than the law-based court valuation process, or are elements valued differently?

How did the parties experience the process during the negotiations compared with the process at the court of assessment?

In my research, I used several methods. I collected information from public documents regarding the compensation offered by the NPRA and later information about compensation decided by Court and further organized and compared them for each property. I also

conducted some interviews to get to a deeper understanding of the general problems and to better understand each case. Interviews were especially important for the discussions of the parties' experiences of the different arenas.

My results differed by type of property. Takings of agricultural property tended to be given higher compensations in comparison to the offers which were proposed during voluntary Agreement negotiations. My findings of the residential property takings indicated an opposite tendency provided that the size of the purchased land was less than 100 square meters.

I have also found that the parties negotiate about more elements than just the compensation amount. The reasons for negotiations regarding these other elements were not only to get the landowners to sign a voluntary Agreement, it was also to get landowners' permission to start building the road before the compensation process was finalized.

Finally, I have found that landowners may be dissatisfied with the negotiation process because they do not feel that the negotiations were relevant as an unsuccessful negotiation would lead to expropriation, and also because they did not receive enough information. Still most of the landowners were more satisfied with the process during the negotiations versus the process within the Court of Assessment. Among the Public Land Acquisition Officers, they did not seem to have a large difference in how they interpreted the process, but most of them emphasized voluntary Agreements as the best option.

Innhold

1 Innledning.....	10
1.1 Tema for oppgaven.....	10
1.2 Dagens rammer for grunnerverv og ekspropriasjon.....	10
1.3 Problemstilling	11
1.4 Bakgrunn for valg av tema	12
1.5 Oppbygging av oppgaven.....	13
2 Framgangsmåte	15
2.1 Innledning.....	15
2.2 Bruk av litteratur	16
2.3 Undersøkelse av erstatningsnivåer	16
2.3.1 Innledning.....	16
2.3.2 Valg av data.....	17
2.3.3 Valg av objekter	18
2.3.4 Forberedelse til undersøkelse	19
2.3.5 Gjennomføring av undersøkelse.....	19
2.3.6 Feilkilder	21
2.4 Undersøkelse av andre problemstillinger	22
2.4.1 Innledning.....	22
2.4.2 Ustrukturerte intervjuer	22
2.4.3 Valg av intervjuobjekter.....	23
2.4.4 Forberedelse til intervjuene	23
2.4.5 Gjennomføring av intervjuene	24
3 Grunnerverv og ekspropriasjon	25
3.1 Innledning.....	25
3.2 Definisjon	25
3.3 Ekspropriasjon.....	26
3.3.1 Lovhjemmel for ekspropriasjon	26
3.3.2 Gjennomføring av ekspropriasjon	26
3.3.3 Erstatning	28
3.3.4 Salgsverdi	29
3.3.5 Bruksverdi	32
3.3.6 Attkjøpsverdi	34
3.3.7 Ulempeserstatning	34
3.3.8 Fordeler for resteiendommen	35
3.3.9 Tilpasningsplikt	35
3.4 Avtaleskjønn.....	36
3.5 Minnelige forhandlinger og avtale	36
3.5.1 Minnelige forhandlinger.....	36
3.5.2 Forhandlingsteori	39
3.5.3 Minnelig avtale.....	40
4 Presentasjon av datainnsamling og intervjuer	42
4.1 Innledning.....	42
4.2. Presentasjon av erstatningstilbud og skjønnsresultat	42
4.2.1 Innledning.....	42
4.2.2 Erstatningstilbud og skjønnsresultat.....	42
4.2.3 Hvor store er forskjellene?	43
4.2.4 Trender etter type eiendom	46
4.2.5 Størrelse på avstått areal.....	51

4.2.6 Påregnelig bruk	54
4.3 Presentasjon av intervjuer	54
4.2.1 Innledning.....	54
4.2.3 Sak 1	55
4.2.4 Sak 2	60
4.2.5 Sak 3	66
4.2.6 Sak 4	73
4.2.7 Sak 5	78
5 Sammenfatning og drøfting	86
5.1 Innledning.....	86
5.2 Avviker erstatningen som tilbys av Vegvesenet fra erstatningen som oppnås i skjønnsretten?.....	86
5.2.1 Innledning.....	86
5.2.2 Sammenfatning.....	86
5.2.3 Drøfting	87
5.2.4 Konklusjon	90
5.3 Trekkes det inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse?	91
5.3.1 Innledning.....	91
5.3.2 Sammenfatning og drøfting	92
5.3.3 Konklusjon	94
5.4 Hvordan opplever partene prosessen under forhandlingene sammenlignet med skjønnsprosessen?	94
5.4.1 Innledning.....	94
5.4.2 Sammenfatning og drøfting.....	95
5.4.3 Konklusjon	98
5.5 Hvordan kommer grunneier ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til Statens vegvesen?.....	99
6 Avsluttende refleksjoner	101
6.1 Innledning.....	101
6.2 Problemstillinger som ikke ble belyst	101
6.3 Må alle inngå avtale?.....	102
6.4 Personlige refleksjoner	102
7 Kilder.....	104

Figurer

Figur 1: Eksempel på stripeerverv fra boligeiendom.....	31
Figur 2: Eksempel på stripeerverv fra landbrukseiendom.....	33
Figur 3: Er erstatningstilbudet fra Statens vegvesen er høyere enn skjønnsresultatene?.....	43
Figur 4: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen.....	44
Figur 5: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen innenfor pluss/minus 100 %.....	45
Figur 6: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen innenfor pluss/minus 20 %.....	45
Figur 7: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen innenfor pluss/minus 10 %.....	46
Figur 8: Fordeling av antall eiendommer som fikk mer, mindre eller lik erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet, sortert etter type eiendom	47
Figur 9: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle landbrukseiendommene i undersøkelsen	47
Figur 10: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle landbrukseiendommer fra undersøkelsen, innenfor pluss/minus 100 %.....	48
Figur 11: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for landbrukseiendommene fra undersøkelsen hvor utbygging var påregnelig bruk.....	49
Figur 12: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for landbrukseiendommene fra undersøkelsen hvor landbruk var påregnelig bruk.....	49
Figur 13: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle boligeiendommene fra undersøkelsen.....	50
Figur 14: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle boligeiendommene fra undersøkelsen innenfor pluss/minus 100 %.....	50
Figur 15: Oversikt over antall boligeiendommer hvor erstatningstilbudet var høyere og lavere enn skjønnsresultatet, med avstått areal på 100 m ² eller mindre.....	51
Figur 16: Oversikt over antall boligeiendommer hvor erstatningstilbudet var høyere, likt eller lavere enn skjønnsresultatet, med avstått areal over 100 m ²	52
Figur 17: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for boligeiendommer som avsto et areal på inntil 100 m ²	52

Figur 18: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for boligeiendommer som avsto et areal på inntil 100 m², innenfor pluss/minus 100 %.....53

Figur 19: Prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for boligeiendommer som avsto et areal på over 100 m².....53

Vedlegg

Vedlegg 1 E-post til grunnerververe

Vedlegg 2 Disposisjon for intervju

Vedlegg 3 Sammenheng mellom differanse og størrelse på avstått areal fra boligeiendommer

Vedlegg 4 Resultater fra undersøkelse av skjønnsresultater og erstatningstilbud

1 Innledning

1.1 Tema for oppgaven

Tema for oppgaven er grunnerverv og ekspropriasjon, og hvordan grunneier kommer ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til offentlig veg, med Statens vegvesen som grunnerverver. Før det offentlig skal bygge ny veg, eller utføre andre tiltak som krever mer areal enn det som allerede eies av det offentlige, må det erverves eiendomsrett eller bruksrett til arealet som er nødvendig. Den som må avstå grunn eller rettigheter til det offentlige, kan velge å gjøre det frivillig, gjennom avtaler, eller ved tvang, gjennom ekspropriasjon. Hovedregelen er at det offentlig skal forsøke å få til frivillig avtale med den som må avstå areal eller rettigheter, før det eventuelt kan bli aktuelt å ekspropriere. Uansett om arealet eller rettigheten avstås frivillig eller under tvang, skal grunneier/rettighetshaver ha erstatning for det økonomiske tapet som følger av avståelsen av arealet eller rettigheten.

Det mest vanlige i dag, er at den som avstår grunn eller rettigheter inngår såkalt minnelig avtale med Vegvesenet. I en slik avtale er det blant annet bestemmelser om størrelse på erstatningen. Erstatningen skal i utgangspunktet utmåles etter de samme prinsippene som legges til grunn av skjønnsretten. Vegvesenet har som mål å gi erstatning som ligger i toppen av skjønnsnivåene, i forhold til hva som er faglig forsvarlig.

Det som framstilles i oppgaven er basert på en undersøkelse og sammenligning av erstatningsnivå fra skjønnsresultat og erstatningstilbud fra grunnerververe i Statens vegvesen. Videre er det gjennomført intervjuer av grunnerververe i Vegvesenet og grunneiere som har gått til skjønn, for å undersøke hva som er vanlig å forhandle om og hvordan partene opplever prosessen. For mer om framgangsmåte viser jeg til kapittel 2.

1.2 Dagens rammer for grunnerverv og ekspropriasjon

Grunnerverv er navnet på prosessen som skjer når det skal tilegnes grunn eller rettigheter, for eksempel til offentlig veg. Forhandlinger i tilknytning til grunnerverv kan lede fram til avtale om arealavståelse, avtale om forhåndstiltredelse med påfølgende avtaleskjønn og ekspropriasjon. I alle tilfeller må det foreligge godkjent reguleringsplan for at det skal kunne forhandles om grunnerverv (Vegdirektoratet 2005: 12), selv om det kunne være kontakt mellom Vegvesenet og grunneier på et tidligere tidspunkt. Hvis forhandlingene leder fram til minnelig avtale, er grunnerververne bundet av prinsippene i ekspropriasjonserstatningsloven

når de kommer med erstatningstilbud. Dette gjelder både i forhold til hva som skal erstattes og med hvor mye det skal erstattes (Vegdirektoratet 1999: 14). At grunnerververne er bundet av prinsippene i ekspropriasjonerstatningsloven er ikke noe som følger direkte av lov, men det er noe Vegvesenet selv har valgt å gjøre.

Hvis det ikke oppnås minnelig avtale eller avtale om forhåndstiltredelse, må grunnen eller rettigheten eksproprieres. Det betyr at grunnen eller rettigheten blir tvangskjøpt. All ekspropriasjon krever positiv lovhjemmel. Oveigningslova gir lovhjemmel for ekspropriasjon til en rekke formål, herunder offentlig veg, men det vanligste når Vegvesenet skal eksproprierer er at de bruker hjemmelen i veglova § 50. For at Vegvesenet skal kunne ekspropriere etter veglova § 50, er det krav om at det foreligger gyldig reguleringsplan for området, jfr. Forskrift om egedomsinngrep etter veglova § 3. I tillegg er det hjemmel til å ekspropriere til gjennomføring av reguleringsplan, jfr. plan- og bygningsloven § 16-2. Før det kan eksproprieres, må det fattes vedtak om ekspropriasjon. Hvis det er veglova § 50 som brukes, kan regionvegsjefen fatte vedtaket, så sant det er tale om ekspropriasjon til riksveg, jfr. veglova § 9.

Ved ekspropriasjons skal den som avstår grunn eller rettigheter ha dekket sitt økonomiske tap, som følger av ekspropriasjonen. Erstatningen fastsettes av skjønnsretten, med utgangspunkt i ekspropriasjonerstatningsloven. Hvis det er inngått avtale om forhåndstiltredelse og avtaleskjønn, fastsettes erstatningen på samme måte (Vegdirektoratet 2000 a: 31).

Det vanligste i dag er at det inngås minnelig avtale. Som nevnt i sammendraget inngås det avtale med rundt 95 % av de ca. 3000 grunneierne det erverves grunn fra hvert år. For de resterende 5 % blir det enten inngått avtale om forhåndstiltredelse, med påfølgende avtaleskjønn, eller ekspropriasjon.

1.3 Problemstilling

Tittelen på oppgaven er ”Sammenligning av avtaler og skjønn ved grunnerverv til offentlig veg.” Jeg ønsker å undersøke om det kan være et alternativ hvor grunneier kommer bedre ut, dersom vedkommende skulle oppleve å måtte avstå grunn til offentlig veg, hvor det er Vegvesenet som skal erverve grunnen.

På bakgrunn av den tittelen har jeg, etter inspirasjon fra Kåre Belsheim og ved hjelp av veilederen min Håvard Steinsholt, utarbeidet følgende hovedproblemstilling:

- Hvordan kommer grunneier ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til Statens vegvesen?

For å belyse denne problemstillingen, valgte jeg å dele oppgaven opp i tre delproblemstillinger, som jeg anså å være de mest viktige i valget mellom avtale og skjønn:

- Avviker erstatningen som tilbys av Vegvesenet fra erstatningen som oppnås i skjønnsretten?
- Trekkes det inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse?
- Hvordan opplever partene prosessen underforhandlingene sammenlignet med skjønnsprosessen?

Jeg har valgt å begrense omfanget av oppgaven til å gjelde arealavståelse fra boligeiendommer og landbrukseiendommer. Erstatningene som er sammenlignet er den totale erstatningen, inkludert for eksempel erstatning for både grunnavståelse og ulemper, og med eventuelle fradrag for eksempelvis fordeler av tiltaket. Dette har jeg gjort fordi det var den totale erstatningen som var mest interessant å se på, siden det er dette som vil være den faktiske summen grunneier sitter igjen med.

1.4 Bakgrunn for valg av tema

Bak grunnen for valg av tema var at jeg ville ha et tema som var sentralt for mitt studium, og som jeg fant interessant. Derfor måtte det enten handle om jordskifte eller grunnerverv. Etter en bedriftspresentasjon av Statens vegvesen Region nord, ble jeg tipset om å ta kontakt med Kåre Belsheim, for å høre om han hadde noen forslag til problemstillinger. Det hadde han, og jeg fikk tre forslag, hvor jeg fant problemstillingen som er en del av denne oppgaven å være den mest interessante. Årsaken til at jeg fant den problemstillingen mest interessant, var at den er såpass konkret og lettfattelig, så jeg håpte det ville gjøre arbeidet med masteroppgaven enklere. I tillegg er det et tema og en problemstilling som er mulig å skjønne for andre enn de som er innenfor fagmiljøet.

Det jeg finner mest interessant med grunnerverv og ekspropriasjon, er sammenblandingen av juss og menneskelig kontakt. Dette setter store krav til grunnerververen. På den ene siden må grunnerververen finne ut hva som skal erstattes, hvordan det skal erstattes og hvor mye. På den andre siden må han møte mange forskjellige mennesker, som kan ha behov informasjon og forståelse, i tillegg til det de rent juridisk har krav på. Denne situasjonen vil jeg selv komme oppi når jeg begynner å jobbe med grunnerverv etter endt utdanning, derfor var det ekstra meningsfylt å lære mer om det.

Etter det jeg kjenner til, har det ikke vært utført en slik undersøkelse som denne tidligere. I hvert fall ikke de siste 20 årene. Dette gjorde det spesielt meningsfylt å jobbe med temaet, fordi jeg håpte at funnene mine ville være interessante for andre enn meg selv. For grunneierne kan det være interessant, hvis det kan gå an å gi råd på bakgrunn av det som kommer fram i oppgaven, fordi det ikke alltid er like enkelt for ”vanlige” for å vite hva de skal gjøre. Samtidig håper jeg det kan være interessant for de som jobber som grunnerververe å lese det jeg har kommet funnet ut, både i forhold til erstatning og prosess.

1.5 Oppbygging av oppgaven

Oppgaven er delt inn i sju kapitler. Dette første kapitlet er en innledning som skal gi et kort innblikk i oppgavens tema, problemstilling og oppbygging.

I kapittel 2 har jeg beskrevet framgangsmåtene som er valgt for å svare på hovedproblemstillingen og delproblemstillingene. Den første delproblemstilling, ”Avvikler erstatningen som tilbys av Vegvesenet fra erstatningen som oppnås i skjønnsretten?”, er forsøkt tilnærmet på en kvantitativ måte. Til de to andre delproblemstillingene, ”Trekkes det inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse?” og ”Hvordan opplever partene prosessen underforhandlingene sammenlignet med skjønnsprosessen?”, har jeg brukt en mer kvalitativ tilnærming, ved hjelp av intervjuer. Litteraturen som er knyttet til teoridelen er også belyst i dette kapitlet.

Kapittel 3 inneholder teori som er knyttet til grunnerverv og ekspropriasjon. Hensikten med dette kapitlet er å få en forståelse av hva ekspropriasjon og grunnerverv er, samt å gå mer inn i gjeldende regelverk og rammevilkår.

I kapittel 4 blir resultatet fra datainnsamlingen presentert. Resultatet fra den kvantitative undersøkelsen blir presentert først. På grunn av størrelsen dataomfanget, er mye av det som presenteres utdrag fra resultatet av undersøkelsen. Resultatene i sin helhet ligger i vedlegg 3 og 4. Intervjuene fra den kvalitative undersøkelsen er presentert mer eller mindre i sin helhet, sortert etter sak, for å forsøke å gi leseren et best mulig helhetsinntrykk av hver sak. Jeg har også kommet med noen kommentarer til hver sak

Kapittel 5 inneholder sammenfatning og drøftelse av det som kommer fram i kapittel 4. Dette blir holdt opp mot teorien fra kapittel 3, for å svare på spørsmålene i delproblemstillingene. Til slutt kommer en konklusjon, hvor jeg svarer på hovedproblemstillingen.

I kapittel 6 kommer jeg med noen personlige refleksjoner som dukket opp under arbeidet med masteroppgaven. Dette går blant annet på hva jeg har lært og hvordan jeg opplevde at det var å jobbe med masteren.

2 Framgangsmåte

2.1 Innledning

For å tilnærme meg problemstillingene til denne oppgaven har jeg måtte bruke ulike metoder. Med metode mener jeg her den systematiske måten jeg undersøker virkeligheten på (Halvorsen 2003: 13). Årsaken til at jeg bruker ulike metoder er at de ulike spørsmålene krever ulik tilnærming. Jeg har derfor valgt å bruke en kombinasjon av litteraturstudier, samt kvantitativ og kvalitativ metode for innsamling og bearbeiding av data.

For å svare på spørsmålet rundt erstatningssummene til Vegvesenet og skjønnsrettene, har jeg tatt utgangspunkt i skjønnsresultat for konkrete eiendommer, som deretter er blitt sammenlignet med erstatningstilbudet som ble gitt av Vegvesenet under forhandlingene. Dette er et materiale som har gitt muligheter til en kvantitativ tilnærming. Kvantitativ metode er godt egnet på data som er målbare og informasjon som skal uttrykkes i tall (Halvorsen 2003: 79). Til de andre spørsmålene har jeg benyttet meg av intervjuer, for å få fram erfaringer. Disse er ikke forsøkt kvantitativt sammenlignet, men er blitt behandlet som utsagn, med en mer kvalitativ tilnærming.

Da jeg startet arbeidet med masteroppgaven min hadde jeg som hovedproblemstilling "Lønner det seg for grunneier å inngå avtale med Vegvesenet?" Som delproblemstilling i tilknytning til sammenligning av erstatning fra Vegvesenet og skjønnsretten, hadde jeg følgende; "Er erstatningssummen som tilbys av Vegvesenet høyere enn det som oppnås i skjønnsretten?" Etter å ha arbeidet en stund med oppgaven, og etter samtaler med veileder, ble hovedproblemstilling og delproblemstilling endret til å ha den formuleringen som kommer fram i kapittel 1.3. Årsaken til denne justeringen av problemstillingene var blant annet at de opprinnelige formuleringene var for bastante og kunne virke for generaliserende.

Det er viktig å huske på at resultatene i denne oppgaven bygger på de ca. 5 % av grunneierne som ikke inngår avtale (Vegvesenet 2011). Det som kommer fram vil bare gjelde for denne gruppen, og ikke for den store gruppen på ca. 95 % som inngår minnelig avtale med Vegvesenet.

2.2 Bruk av litteratur

Litteraturen er brukt med formål å friske opp i bakgrunnskunnskapen min om generell teori rundt grunnerverv og ekspropriasjon. I tillegg har jeg brukt litteraturen for å gå dypere inn i enkelte emner som er berørt av intervjuene mine og undersøkelsen min.

Den generelle teorien om ekspropriasjon er i hovedsak basert på

”Ekspropriasjonserstatningsloven – kommentarutgave” (Stordrange og Lyngholt 2000).

Denne boka er godt oppdatert og tar for seg flesteparten av de verdsettingsmessige temaene som vil være relevante for denne oppgaven.

Teori om grunnerverv og skjønnsprosess er hentet fra Statens vegvesen sine håndbøker. Dette gjelder blant annet *”Etiske retningslinjer for grunnerverv”* (Vegdirektoratet 1999),

”Grunnerverv til offentlig vegformål – skjønnsforberedelse” (Vegdirektoratet 2000 a), *”*

Eigedomssinnegrep – føresegner” (Vegdirektoratet 2005) og *”Grunnerverv til vegformål – Forhandlinger”* (Vegdirektoratet 2010). I tillegg har jeg hentet teori om forhandlinger fra *”Forhandlinger”* (Rognes 2008).

Til framgangsmåte og metode har jeg basert meg på *”Å forske på samfunnet – en innføring i samfunnsvitenskapelig metode”* (Halvorsen 2003), etter anbefaling fra veileder. I tillegg har jeg hentet inspirasjon fra en tidligere masteroppgave om ekspropriasjon og grunnerverv;

”Verdsetting av bortleide landbruksarealer ved grunnerverv og ekspropriasjon” (Haugseth Sveen 2007).

2.3 Undersøkelse av erstatningsnivåer

2.3.1 Innledning

Undersøkelsen av erstatningsnivåene er først og fremst en tallmessig behandling. Dette er fordi dataene er konkrete summer, som er målbare og mulige å tallfeste. Her er det likevel en liten modifikasjon som må gjøres, fordi datainnsamlingen også innebar å lese gjennom erstatningstilbud, utbetalingsbrev og skjønn, så det er ikke en ren kvantitativ tilnærming. Derfor er det kvantitativ metode som ligger nærmest den framgangsmåten jeg brukte, sammenlignet med kvalitativ metode.

Før jeg startet undersøkelsen hadde jeg en teori om at Vegvesenet ga tilbud som var høyere enn skjønnsresultatene. Årsaken til dette var samtaler med faglærere og ansatte i Vegvesenet, samt den høye andelen av minnelige avtaler som inngås mellom grunneiere og Vegvesenet årlig. I følge Vegvesenets internettsider erverves det grunn fra ca. 3000 grunneiere i året. Av disse er det ca. 95 % som skriver under på minnelig avtale (Vegvesenet 2011). Jeg tenkte derfor at det ikke ville være så mange som skrev under på avtalene, hvis det ikke var stor sannsynlighet for at erstatningstilbudet fra Vegvesenet var høyere enn skjønnsrettens resultater.

Resultatene fra undersøkelsen tar ikke hensyn til størrelse på eiendommen, arrondering, terreng osv. Dette er en svakhet med undersøkelsen, spesielt for erstatning ved arealavståelse fra boligeiendommer, siden slike faktorer kan ha mer å si for erstatningsutmåling. For eksempel ved at inngrepet blir så stort at eiendommen mister en utbyggingsmulighet. Men siden alle eiendommene er unike, ville det være umulig å sammenligne hvis alle individuelle forhold skulle vært tatt hensyn til. Dessuten så er det samme inngrep som ligger til grunn for både erstatningstilbud fra Vegvesenet og skjønnsretten, for hver enkelt eiendom.

Jeg var inne på tanken med å undersøke om det var sammenheng mellom om erstatningen i skjønnet går opp eller ned, og om erstatningstilbudet fra Vegvesenet ble nevnt eller ikke i skjønnet. Tanken var at Vegvesenet kunne brukes det som et "bevis" for hva som er maksimalt av riktig erstatning eller at grunneier kunne bruke det for å forlange mer. Likevel gikk jeg ikke mer inn på det, blant annet fordi det ville være vanskelig å finne riktig svar på om tilbudet faktisk ble nevnt, fordi det ikke nødvendigvis vil framkomme av saksdokumentene og fordi det var en mulighet for at kontaktpersonene ville huske feil.

Det hadde også vært interessant å undersøke om det var en forskjell i størrelsen på erstatningene fra Vegvesenet, sammenlignet med skjønnsretten, etter region, men dataene jeg samlet inn ble ikke av stort nok omfang til å gjennomføre en slik undersøkelse. Tallene fra undersøkelsen er derfor en generalisering for hele landet, uten at det ble tatt hensyn til region.

2.3.2 Valg av data

For å vite hva som var meningsfylt å samle informasjon om, måtte jeg sette meg mer inn i teori om grunnerverv og ekspropriasjonsrett. Dette var blant annet for å vite hva de ulike

partene hadde krav på, for å finne de korrekte summene. I tillegg måtte jeg lære meg rutinene for grunnerverv i Vegvesenet, samt systemene som brukes, for å finne den informasjonen jeg søkte.

Den informasjonen jeg fant mest hensiktsmessig å samle inn for å svare på delproblemstillingen min, var informasjon om påregnelig bruk fra Statens vegvesen og skjønnsretten, og erstatningstilbudet fra Vegvesenet og skjønnsresultat. Ved å sammenligne Vegvesenets erstatningstilbud med skjønnsresultatet, ville jeg finne ut om erstatningen som tilbys av Vegvesenet er avviker fra det som oppnås i skjønnsretten. Påregnelig bruk lagt til grunn av Vegvesenet, sammenlignet med skjønnsretten, ville fortelle om det var ulikheter i erstatningsmetoder som var årsaken til eventuelle ulikheter i erstatningen, eller om det var ulikheter i størrelsen på erstatningen innenfor samme erstatningsmetode.

I tillegg fant jeg etter hvert ut at det var interessant å undersøke størrelsen på avstått areal fra boligeiendommer. Ved å ta med størrelsen på det avståtte arealet fra boligeiendommer, ville jeg kunne undersøke om det var forskjell i størrelsen på erstatningen fra Vegvesenet og skjønnsretten etter hvor stort arealet som ble avstått var.

2.3.3 Valg av objekter

For at resultatet av undersøkelsen skulle ha størst mulig representativitet, var det viktig å ha så mange undersøkelsesobjekter som mulig. I tillegg var det viktig for meg at de skjønnene som ble valgt ut var tilfeldige, og ikke gjort tilgjengelige for meg for å bevisst gi meg et galt bilde av virkeligheten. Fordi jeg ønsket et bredt utvalg, valgte jeg å se på hele landet, i stedet for å se på mange skjønn i en region. Jeg bestemte meg da for at jeg ville undersøke første og siste skjønn hvert år for hver av landets fem regioner fra 2003 til 2009. Ved å bruke en denne tidsperioden håpte jeg å ta høyde for eventuelle svingninger over tid. Årsaken til at jeg ikke gikk lenger tilbake i tid, var at regionene i Vegvesenet ble opprettet slik i 2003. De ansatte i Vegvesenet mente derfor at det ville være vanskeligere å finne god informasjon om saker som var eldre enn dette.

Jeg ble tidlig klar over at jeg måtte begrense de skjønnene og eiendommene jeg skulle undersøke. Dette fordi det var fare for at det ville bli for mange eiendommer til å håndtere på den tiden jeg hadde satt av, og fordi en del av de ville være vanskelige å sammenligne. Derfor valgte jeg bort de skjønnene som var blitt holdt som del av jordskiftesak, siden

erstatningstilbud og resultat i slike saker er vanskelige å sammenligne og ikke egner seg for kvantitativ metode.

Videre fant jeg ut at jeg måtte begrense søket til å gjelde eiendommer som var enten bolig eller landbrukseiendommer. Årsaken til det var at andre typer eiendommer kan ha kompleksiteter som kan gjøre at de blir vanskelige å sammenligne.

2.3.4 Forberedelse til undersøkelse

Før undersøkelsen ble gjennomført, hadde jeg et møte med veilederen min for å finne ut hvordan jeg skulle gå fram for å hente ut den informasjonen jeg ville ha. På bakgrunn av det vi kom fram til da, utarbeidet jeg et skjema hvor jeg satte opp kolonner med de forskjellige kategoriene. For å kunne identifisere eiendommer og skjønn, måtte jeg ha med kolonner for sveisnummer, skjønnsnummeret, matrikelnummer og kommune. Videre hadde jeg med kolonner for type eiendom, påregnelig bruk lagt til grunn fra Vegvesenets side og påregnelig bruk lagt til grunn av skjønnsretten. Dette var for å undersøke om det var store forskjeller mellom vurderingen av påregnelig bruk fra Vegvesenets side, sammenlignet med hva skjønnsretten la til grunn, som kunne forklare eventuelle forskjeller mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat. Kolonner for totalt erstatningstilbud fra Vegvesenet, total erstatning fra skjønnsretten og differanse mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat, var nødvendig for å finne ut om det var forskjeller i erstatningstilbud fra Vegvesenet, sammenlignet med skjønnsretten. I tillegg måtte jeg ha med kolonner for saksbehandler, om saksbehandler var blitt kontaktet, om jeg hadde fått svar fra saksbehandler og merknader. Dette var for å hjelpe meg å holde rede på de ulike skjønnene. I etterkant la jeg også til en kolonne med størrelsen på avstått areal for boligeiendommene.

2.3.5 Gjennomføring av undersøkelse

Jeg startet undersøkelsen sommeren 2010, siden jeg hadde sommerjobb i Statens vegvesen Region øst, avdeling Moss. Det første jeg gjorde når jeg skulle gjennomføre undersøkelsen, var å gå inn i Vegvesenets skjønnsregister for å hente ut alle skjønnene som var blitt avholdt fra perioden 2003 til 2009. Deretter satte jeg de inn i et nytt skjema, hvor jeg sorterte slik at jeg fikk første og siste skjønn for hver region i den perioden jeg hadde satt opp. Jeg endte da opp med 65 skjønn. Dette var fordi ikke alle regionene hadde to skjønn i året.

Etter at skjønnene var sortert i region, måtte jeg studere hvert skjønn for å sikre at ingen av skjønnene var del av jordskifte eller at de angikk andre typer eiendommer enn bolig eller landbruk. Dessuten måtte jeg være sikker på at skjønnene var rettskraftige.

Jeg fant da ut at en del av skjønnene hadde et stort antall eiendommer, som ville gjøre det ekstremt arbeidskrevende å hente ut den informasjonen jeg ville. Jeg vurderte det slik at det viktigste var å få et stort antall skjønn med færre eiendommer, sammenlignet med få skjønn og flere eiendommer. Derfor valgte jeg tilfeldig ut noen få eiendommer fra hvert skjønn, som jeg var landbrukseiendommer og/eller boligeiendommer.

Informasjonen jeg hentet ut fra hvert enkelt skjønn og Vegvesenets system "Sveis," var type eiendom, påregnelig bruk lagt til grunn av skjønnsretten, total erstatning fra skjønnsretten og saksbehandler. Da jeg hadde notert ned denne informasjonen, kontaktet jeg den personen i Vegvesenet som i følge Sveis hadde hatt ansvaret for grunnervet, for å få det konkrete erstatningstilbudet som var satt fram under minnelige forhandlinger. Denne kontakten foregikk på e-post. Jeg forklarte hvem jeg var, hva problemstilling for oppgaven var og ga informasjon om skjønnsnummer, sveisnummer og matrikelnummer til de eiendommene jeg ville vite noe om (Vedlegg 1).

Responstiden fra grunnerververne var ulik. Noen svarte med en gang, slik at svaret kunne settes inn i skjemaet noen dager etter at jeg tok kontakt. Andre brukte lenger tid, men kom med gode svar, enten på e-post eller telefon. Mens enkelte aldri svarte på henvendelsen min.

Januar 2011 satte jeg i gang med å jobbe med masteroppgaven min for fullt. Da hadde jeg fått tilbakemelding fra de jeg regnet med å få tilbakemelding fra. En del tilbakemeldinger gikk ut på konkrete tilbud, mens en del tilbakemeldinger gikk ut på at den som hadde saken hadde sluttet eller at det aldri ble gitt noen konkrete tilbud. Etter enda en filtrering på bakgrunn av tilbakemeldingene fra grunnerververne, satt jeg igjen med 41 eiendommer fra 18 ulike skjønn som kunne brukes i oppgaven. Fordelingen i forhold til regioner var 5 skjønn fra sør, 3 fra vest, 1 fra midt, 3 fra øst og 6 fra nord. Dette var ikke mange skjønn, sammenlignet med de 65 jeg startet med, men det var det beste jeg kunne få, ut fra de kriteriene jeg hadde satt opp.

Den informasjonen jeg fikk ut fra kontakten med grunnerververne som hadde gitt tilbud, var påregnelig bruk lagt til grunn av Vegvesenet, totalt erstatningstilbud fra Vegvesenet og

merknader. Denne informasjonen satte jeg inn i skjemaet mitt, sammen med den andre informasjonen jeg hadde samlet inn selv, og fikk da opp differansen mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat, samt at jeg kunne se hvilken bruk Vegvesenet hadde vurdert å være påregnelig, sammenlignet med hva skjønnsretten hadde lagt til grunn.

I de tilfellene det var gitt tilbud om erstatning per kvadratmeter, la jeg til grunn arealet etter endelig oppmåling både ved tilbud og skjønn. Totalt areal som ble avstått fra hver enkelt eiendom gikk fram i utbetalingsbrevene til partene som jeg fant på Sveis.

Informasjonen om størrelsen på avstått areal fra boligeiendommene ble innhentet etter at undersøkelsen var gjennomført. Dette var fordi jeg først ble klar over denne problemstillingen etter å ha jobbet en del med innsamlet data fra undersøkelsen min. For å finne størrelsen på det avståtte arealet fra hver enkelt boligeiendom, måtte jeg bruke utbetalingsbrev fra Sveis eller arealet som var oppgitt i skjønnet.

2.3.6 Feilkilder

Potensielle feilkilder med å gjennomføre undersøkelsen på den måten jeg gjorde, er blant annet at jeg selv kan gjøre feil. Enten fordi jeg taster inn feil tall i kolonnen for erstatningssum, skriver feil matrikelnummer eller annen informasjon til grunnerverver, som medfører uriktig svar tilbake. Det kan også være tenkelig at grunnerverver som svarer på henvendelsen min skriver feil erstatningstilbud, enten på grunn av misforståelse eller ved et uhell. Likevel mener jeg at tallene som kommer fram i undersøkelsen min er rimelig sikre, siden erstatningen fra hvert skjønn er dobbeltsjekkert opp mot utbetalingsbrev i Sveis. Den største feilkilden vil nok derfor være feil i tilbakemelding fra grunnerverver eller at jeg har skrevet feil inn i skjemaet mitt, men skjemaet er også dobbeltsjekkert. Dessuten var det i noen få tilfeller vanskelig å vite nøyaktig hva som var ble endelig erstatning etter skjønnet eller hva som var det totale tilbudet fra grunnerververen, blant annet på grunn av usikker rundt avstått areal. Men i de tilfellene det var usikkerhet rundt avstått areal, la jeg til grunn samme størrelse på arealet både for erstatningen fra skjønnsretten og erstatningstilbudet fra Vegvesenet. I tillegg kan det være feil i skjønnsregisteret, blant at ved skjønnet faktisk ikke er første eller siste skjønn i regionen det året.

2.4 Undersøkelse av andre problemstillinger

2.4.1 Innledning

For å få informasjon fra grunneiere og grunnerververe angående delproblemstillingene mine om det forhandles rundt andre elementer enn erstatningssum og hvordan partene opplever prosessen under forhandlinger, sammenlignet med skjønn, brukte jeg intervjuer. Behandling av intervjuinformasjon ligger nærmere kvalitativ metode, fordi problemstillingene er mer upresise, sammenlignet med kvantitative undersøkelser. Målet med intervjuene er ikke først og fremst å påvise teorier, men å nærme seg en virkelighet man ikke kjenner, for å forsøke å lære mer om den. For å lære mest mulig, er det da en fordel å være mest mulig forutsetningsløs. Det er likevel viktig å ha et bestemt fokus, slik at man holder seg innenfor temaet.

2.4.2 Ustrukturerte intervjuer

Intervjuene var ustrukturerte og foregikk muntlig, hvor poenget er at den som intervjuer skal la intervjuobjektet snakke mest mulig fritt, uten særlige føringer. Ofte bygger intervjuene på en intervjuguide som er utarbeidet på forhånd, med utgangspunkt i problemstillingen.

For meg var poenget med å gjennomføre intervjuer for å belyse spørsmålene i delproblemstillingene mine å lære mer. Jeg ville derfor lage en intervjuguide med åpne spørsmål, som kunne gjøre det enkelt for intervjuobjektene å prate mest mulig fritt, uten å være bundet av spørsmålene mine og min måte å tenke på. For å unngå å gjøre intervjusituasjonen for formell, valgte jeg å kalle intervjuguiden min for “disposisjon for intervju.” På denne måten håpte jeg å kunne lette litt på stemningen, samtidig som jeg ville understreke at spørsmålene kun var ment som noen punkter vi skulle komme innom i løpet av samtalen.

Problemer med å gjennomføre ustrukturerte intervjuer, er at intervjuobjekt bruker ikke alltid orene som dekker det han mener fullt ut. Den som intervjuer må i tillegg tolke kroppsspråk, mimikk og tonefall. Dessuten tar det mye tid, både til gjennomføring og bearbeiding i etterkant. Fordelene er at intervjuobjektet ikke presses inn i en bestemt måte å tenke på og kan uttrykke seg fritt.

Potensielle feilkilder kan blant annet være kontekst. Det vil si at stedet hvor intervjuet blir gjennomført kan påvirke hva som blir sagt. Det samme kan synlige egenskaper ved intervjueren, som for eksempel kjønn, alder, utseende (Halvorsen 2003: 88).

2.4.3 Valg av intervjuobjekter

For å få best mulig geografisk spredning, valgte jeg ut intervjuobjekter fra fire av landets fem regioner. Dette var regionene vest, sør, øst og nord. For å spare meg selv om kostnaden og tidsbruken ved reising, ble det ikke intervjuet noen i Region midt. Helst ville jeg ha flest grunneiere av landbrukseiendommer, men på grunn av geografiske avstander, ble det intervjuet ca. like mange eiere av boligeiendommer som det ble eiere av landbrukseiendommer. Årsaken til at jeg ville intervju flest eiere av landbrukseiendommer, er at landbrukseiendommer har større potensielle bruksmuligheter og har større areal, sammenlignet med boligeiendommer. Jeg tenkte derfor at det ville være større potensial for kreative forhandlinger ved grunnerverv fra landbrukseiendommer, i forhold til hva som ville være tilfelle med grunnerverv fra boligeiendommer.

2.4.4 Forberedelse til intervjuene

Jeg hadde egentlig tenkt å sende ut brev til partene på forhånd, for å informere de om at jeg jobbet med oppgaven og at jeg kom til å ta kontakt per telefon for å avtale intervju innen kort tid. På grunn av tidspress for å få bestilt billetter til den nordlige delen av landet, valgte jeg å ringe til grunneierne der, uten at jeg hadde vært i kontakt med de på forhånd. Denne måten å ta kontakt med grunneiere på fungerte såpass bra, at jeg valgte å gjøre det på samme måte med de andre grunneierne og grunnerververe fra andre deler av landet.

Fordelen med denne måten å gjøre det på var at det var billig og effektiv. Ulempen var at det kan oppleves litt påtrengende og uventet for partene. Men ettersom responsen fra alle var utelukkende positivt, anså jeg at fordelen var større enn ulempen.

Enkelte av spørsmålene i intervjuguiden ble litt mer presise og konkrete enn jeg hadde tenkt på forhånd (Vedlegg 2). Det gjorde at jeg ble litt bekymret for at samtalen med intervjuobjektene ville bli for bundet av spørsmålene mine. For å bøte på dette sendte jeg ut e-post til alle intervjuobjektene, med unntak av en som ikke ville ha e-post, på forhånd, hvor jeg

hadde intervjuguiden som vedlegg, samt at jeg forklarte at den kun var ment som huskeliste for min egen del og som hjelp i forberedelsene for de som skulle intervjues.

2.4.5 Gjennomføring av intervjuene

Etter første intervju fikk jeg tilbakemelding. Det meste var positivt, men respondenten syntes at det ene spørsmålet var litt vanskelig å forstå, så jeg endret det.

Alle intervjuene med grunnerververe ble gjennomført på arbeidsplassen til grunnerververen, mens intervjuene med private grunneiere ble gjennomført i hjemmene deres eller i nærområdet. Jeg startet intervjuene med å be intervjuobjektet om å fortelle hvordan prosessen gikk fra start til slutt, uten at de skulle føle seg bundet av spørsmålene fra intervjuguiden min. Ved å gjøre det på den måten fikk de snakket fritt om saken, samtidig som de kom innom de fleste spørsmålene jeg lurte på uten at jeg måtte stille de direkte. For de som hadde problemer med å snakke helt fritt, måtte jeg stille spørsmål fra intervjuguiden, samt andre tilleggsspørsmål, for å få samtalen til å gå. Jeg noterte ned så mye som mulig av det som ble sagt var mulig, uten å bruke båndopptaker. Fordelen med båndopptaker er at man får med seg hele samtalen ordrett. Men jeg lot det være fordi jeg anså det som en stor ulempe at det er så arbeidskrevende å jobbe med etterpå og at respondentene kan svare annerledes fordi de opplever det som litt skremmende eller ubehagelig å bli tatt opp på bånd.

Etter at intervjuene var gjennomført, skrev jeg inn svarene på pc, slik at de passet til de ulike temaene jeg hadde satt opp i intervjuguiden. Etersom samtalene gikk såpass fritt, var det en del jobb å få satt svarene inn i system, uten at jeg framstilte det som ble sagt på feil måte.

3 Grunnerverv og ekspropriasjon

3.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg gå nærmere inn på teori knyttet til grunnerverv og ekspropriasjon som jeg anser som nødvendig for å belyse problemstillingen min. Jeg starter først med å definere ekspropriasjon og grunnerverv. Deretter går jeg inn på de institusjonelle rammevilkårene for ekspropriasjon, herunder lovhjemmel og de ulike erstatningsmetodene. Til slutt vil jeg ha med noe teori om grunnerverv med bakgrunn i Statens vegvesens håndbøker og retningslinjer.

3.2 Definisjon

Grunnerverv er navnet på den prosessen som skjer ved tilegnelse av grunn og/eller rettigheter. Når det er Vegvesenet som står for grunnervervet, er det for å skaffe seg grunn og/eller rettigheter for bygging, utbedring, vedlikehold og lignende av offentlig veg, jfr. veglova § 50. Siden vi har privat eiendomsrett i Norge, er Vegvesenet nødt til å skaffe seg rettigheter over fremmed eiendom, før de kan sette i verk de tiltakene som skal gjennomføres. Veglova § 49 definerer dette som "*eigedomsinngrep*". Vanligvis betyr det at den som eier arealet overfører eiendomsretten til hele eller deler av arealet til Vegvesenet, men det kan også være snakk om å gi Vegvesenet andre rettigheter, for eksempel i form av servitutter.

Ekspropriasjon er når arealet eller rettigheten som går med til eiendomsinngrepet blir kjøpt av Vegvesenet under tvang. Motsetningen er at det blir inngått minnelig avtale om avståelse av grunn og/eller rettighet, slik at avståelsen blir mer eller mindre frivillig.

Ekspropriasjon kan ha mange likhetstrekk med rådhetsinnskrenkninger. Forskjellen er at innehaver av rettigheten den gir fra seg til den som eksproprierer (ekspropriaten), ved ekspropriasjon, mens rettighetene forblir på innehavers hånd ved rådhetsinnskrenkninger, samtidig som rettigheten innskrenkes eller forbyes (Stordrange og Lyngholt 2000: 14).

3.3 Ekspropriasjon

3.3.1 Lovhjemmel for ekspropriasjon

Alle offentlig tiltak som griper inn i den private eiendomsretten på samme måte som ekspropriasjon, må ha lovhemmel (Stordrange og Lyngholt 2000: 11). Den generelle loven for dette er oreigningslova. I § 2 blir det listet opp en rekke formål det kan eksproprieres til etter oreigningslova § 1. Videre finnes det særlover som også har bestemmelser om ekspropriasjon, jfr. oreigningslova § 30, hvor det blant annet vises til vegloven.

For å ekspropriere til vegformål, er hovedregelen at det enten må foreligge godkjent reguleringsplan etter plan- og bygningsloven § 16-2 eller at ekspropriasjon skjer etter veglova § 50 (Vegdirektoratet 2000 a: 10). I § 16-2 i plan- og bygningsloven er det hjemmel til å ekspropriere for å gjennomføre reguleringsplanen. Det betyr at det er reguleringsplanen og dens bestemmelser som setter rammene for ekspropriasjonsvedtaket. Kompetansen til å fatte vedtak om ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven, er i utgangspunktet lagt til kommunestyret. Skulle det da være et ønske fra Vegvesenets side at plan- og bygningsloven skal brukes som hjemmelsgrunnlag for ekspropriasjonsvedtaket, vil kommunen stå som saksøker, mens Vegvesenet blir partshjelp (Vegdirektoratet 2005: 14), jfr. tvisteloven § 15-7.

Det mest vanlige når Vegvesenet skal ekspropriere til vegformål i dag, er at de bruker hjemmelen i veglova § 50. For Vegvesenet er dette mest praktisk, siden det er regionvegsjefen som kan fatte vedtaket om ekspropriasjon etter veglova § 50, se veglova § 9. Dette gjelder så sant det er riksveg det eksproprieres til. Hvis det er fylkesveg, må fylkeskommunen delegere til regionvegsjefen. Etter § 3 i forskriftene til veglova § 50 fjerde ledd, er det krav om at det skal foreligge godkjent reguleringsplan. Dette betyr at det også for ekspropriasjon etter veglova § 50 i utgangspunktet vil være reguleringsplanen som setter rammene for ekspropriasjonen (Vegdirektoratet 2005: 7).

3.3.2 Gjennomføring av ekspropriasjon

For at ekspropriasjon skal kunne gjennomføres, må det fattes vedtak om ekspropriasjon. Dette vedtaket kan, som nevnt ovenfor, fattes av kommunestyret eller regionvegsjefen. Alt etter om det skal eksproprieres etter plan- og bygningsloven eller vegloven. Men før det fattes vedtak om ekspropriasjon, er det flere vilkår som må være oppfylt. Allerede på planstadiet er det krav som må være oppfylt for at det skal kunne eksproprieres etter planen; krav om utredning for å

klargjøre konsekvensene av inngrepet (Vegdirektoratet 2000 a: 21). Denne utredningen må gjennomføres før reguleringsplanen som skal danne utgangspunktet for ekspropriasjonen, blir vedtatt.

I oreigningslova § 2 annet ledd er det krav om at det skal foretas en interessevurdering før det gjennomføres ekspropriasjon. Kravet er at inngrepet skal være ”... *tvillaust ... meir til gagn enn skade.*” Selv om det generelle utredningskravet i plan- og bygningsloven kapittel 4 langt på vei kan være tilstrekkelig for å oppfylle utredningskravet i oreigningslova § 2 annet ledd (Vegdirektoratet 2000 a: 33), skal det foretas en konkret interessevurdering for hver enkelt eiendom. I tillegg til kravet om interessevurdering etter oreigningslova § 2, finnes det et lignende krav i den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (EMK), første tilleggsprotokoll artikkel 1, som Norge er forpliktet til å følge, jfr. menneskerettsloven §§ 2 og 3. Disse bestemmelsene går blant annet ut på at det skal være i det offentlige interesse at en grunneier må avstå eiendomsrett.

Når utredning er gjennomført og reguleringsplan er vedtatt, er grunnlaget for ekspropriasjonen lagt. Men det er fortsatt et vilkår som gjenstår før det kan fattes vedtak om ekspropriasjon. Forskriftene til veglova § 50 fjerde ledd slår fast at det skal gjennomføres forhandlinger med alle grunneiere og rettighetshavere for å forsøke å komme fram til minnelig avtale, før det kan fattes ekspropriasjonsvedtak (Vegdirektoratet 2005: 7). Begrunnelsen for dette er blant annet forhandlingskravet i oreigningsloven § 12 annet ledd, selv om oreigningsloven ikke er direkte gjeldende for ekspropriasjon etter veglova § 50. Unntakene fra forhandlingskravet er at vegmyndighetene ser det som umulig å oppnå enighet eller at saken er av slik omfang eller karakter at den ikke egner seg for forhandlinger.

Forhandlingene om grunnavståelse kan lede ut i tre alternative resultater (Vegdirektoratet 1999: 9):

- Enighet om grunnavståelse og kjøpekontrakt
- Enighet om grunnavståelse, men fastsette erstatning ved skjønn. Såkalt avtaleskjønn.
- Brudd på forhandlingene og ekspropriasjon.

Ved de to siste alternativene er det skjønnsretten som fastsetter erstatningen, mens det i første tilfellet vil være kontrakten mellom partene som sier hva som skal betales i erstatning. Mer om dette nedenfor.

Hvis forhandlinger om minnelig avtale ikke fører frem, eller saken kan omfattes av unntakene fra forskriftene til veglova § 50 fjerde ledd, fatter kommunestyret eller regionvegsjefen vedtak om ekspropriasjon. Vedtaket er et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens regler (Vegdirektoratet 2000 a: 33).

Fristen for å begjære skjønn er et år etter at vedtak om ekspropriasjon er fattet, jfr. oreigningslova § 16. I skjønnet blir det utmålt erstatning til ekspropriatene i tråd med grunnloven § 105 og ekspropriasjonerstatningsloven. I tillegg skal skjønnsretten av eget tiltak prøve om vilkårene for å fremme skjønnet er oppfylt. Er det tvist mellom partene om retten til ekspropriasjon og betingelsene for ekspropriasjonen, skal skjønnsretten også avgjøre den.

Normalt vil det være slik at Vegvesenet må vente til etter skjønnet er avholdt, før de kan tiltre arealene og starte arbeidet. Ekspropriasjon og skjønn kan derfor være med på å forsinke arbeidet betraktelig.

3.3.3 Erstatning

De som avstår grunn eller rettigheter ved ekspropriasjon har krav på erstatning. Grunnloven § 105 og ekspropriasjonerstatningsloven danner grunnlaget for fastsettelsen av erstatningen. Grunnloven § 105 sier at den som avstår eiendom til staten skal ha "*full Erstatning.*" Dette er et sterkere vern enn det som følger av EMK første tilleggsprotokoll artikkel 1, som sier at den som avstår eiendomsrett skal ha "*rimelig erstatning*" (Regjeringen 2011) I ekspropriasjonerstatningsloven er full erstatning etter grunnloven § 105 nærmere presisert, ved at det defineres hva som skal erstattes og at de ulike verdsettingsmetodene listes opp. Loven gjelder for vederlag ved ekspropriasjon, så sant ikke annet framkommer av loven, jfr. § 1. Det betyr at den i utgangspunktet ikke gjelder for frivillig avståelse eller ved avtaleskjønn (Stordrange og Lyngholt 2000: 18). Selv om det ikke er direkte uttalt i lov, er det sikker rettspraksis at det er det økonomiske tapet som følge av inngrepet som skal erstattes (Stordrange og Lyngholt 2000: 29).

For å gi full erstatning for det økonomiske tapet skal det gis erstatning for den grunn eller rettighet som avstås. Erstatning for grunnavståelse gis etter salgsverdi, bruksverdi eller attkjøpsverdi. Jeg kommer nærmere inn på de ulike verdsettingsmetodene nedenfor. Etter § 4 i ekspropriasjonerstatningslova har ekspropriaten krav på bruksverdien, hvis den er høyere enn salgsverdien. Hvis attkjøpsverdien er lavere enn bruksverdien, har ekspropriaten imidlertid bare krav på denne.

I tillegg skal det gis erstatning for skade eller ulempe på gjenværende eiendom, jfr. ekspropriasjonerstatningslova § 3 første ledd. Det skal imidlertid ikke gis erstatning for såkalte alminnelige ulemper, så lenge de ligger innenfor nabolovens tålegrense, jfr. § 8. Også ved skade og ulempe er det kun det økonomiske tapet som skal erstattes. For eksempel kan det være dårligere arrondering, økte driftskostnader, lavere inntekt og lignende på resteiendommen eller lavere markedsverdi. Andre ulemper av mer personlig karakter, som for eksempel mistriivsel, erstattes ikke. Videre skal det trekkes fra for fordeler på resteiendommen som følger av inngrepet, jfr. § 9.

Den som skal motta erstatningen for sitt økonomiske tap, er grunneier eller rettighetshaver som gir fra seg rettigheten, altså ekspropriaten.

Personer som lider inngrep i virksomhet som bygger på annet grunnlag enn eiendomsrett eller tilsvarende bruksrett, for eksempel mister muligheten til å bruke allemannsretten, har i utgangspunktet ikke krav på erstatning. Bare unntaksvis er det gitt erstatning for slike tap, i tilfeller hvor allemannsretten har blitt praktisert som en særrett (Stordrange og Lyngholt 2000: 34).

3.3.4 Salgsverdi

Ved erstatning etter salgsverdi skal utgangspunktet være hva en vanlig kjøper er villig til å betale for eiendommen ved ordinært salg, jfr. ekspropriasjonerstatningslova § 5 første ledd. For å komme fram til erstatningssummen tar man utgangspunkt i egenskaper og påregnelig utnyttelse til den konkrete eiendommen. Deretter sammenligner man den med andre, tilsvarende eiendommer og justerer for individuelle egenskaper (Stordrange og Lyngholt 2000:38). Resultatet av den totalvurderingen skal da bli det økonomiske tapet.

Eiendommens egenskaper dreier seg blant annet om eiendommens beliggenhet og hvilken type eiendom det er snakk om. For eksempel boligeiendom, landbrukseiendom, næringsseiendom osv. Videre er eiendommens kvalitet relevant. For eksempel om det er god eller dårlig bonitet på landbruksjord.

Påregnelig bruk knytter seg til hvilken bruk av eiendommen som er den mest sannsynlige, innenfor hva som er lovlig bruk. Siden det skal være et reelt grunnlag for vurderingen, vil den pågående bruken være sterkt retningsgivende. Men påregnelig bruk kan også være annen bruk enn den faktiske utnyttelsen som skjer på skjønnstidspunktet. For eksempel kan dette være aktuelt hvis et landbruksareal er regulert til boligformål, men enda ikke er bebygget. Skjønnsretten må da ta stilling til om og når utnyttelsen til boligformål vil være påregnelig, og beregne erstatning ut fra det.

Reguleringsplanen for området som eksproprieres har stort betydning for hva som er påregnelig utnyttelse. Hovedregelen er at det er planen det eksproprieres etter som danner grunnlaget for påregnelig bruk og dermed også verdsettelsen av arealet. Unntaket fra denne hovedregelen er hvis det eksproprieres et stort område til bebyggelse, som i tillegg skal ha med nødvendige veger, lekeplasser, parkering osv. som skal betjene den nye bebyggelsen. I slike tilfeller har det såkalte parkprinsippet åpnet opp for at det kan gis en utjevnet strøkspris for hele arealet, uavhengig av reguleringsformål på de enkelte arealene innenfor området, jfr. Rt. 1977 s. 24 Østensjødommen. Et annet unntak er hvis det eksproprieres til offentlig utbygging, for eksempel til veg. Hvis det offentlige eksproprierer til utbygging kan man se bort fra planen det eksproprieres etter, for å finne ut hva som ville vært den påregnelige bruken av området hvis den offentlige utbyggingen ikke hadde kommet (Stordrange og Lyngholt 2000: 91). Det er viktig å presisere at dette kun gjelder ved ekspropriasjon til utbygging og ikke til formål som har til hensikt å holde området fritt for bebyggelse. Har reguleringen til hensikt å holde området fritt for bebyggelse, er det den reguleringsplanen det eksproprieres etter som skal legges til grunn. I tillegg gjelder enkelte andre unntak som blant annet dispensasjon fra reguleringsplan, men de vil ikke bli videre drøftet her.

Eiendommene man sammenligner med er eiendommer som er solgt til ”vanlige kjøpere.” Dette vil være med å gi en pekepinn på hva som kan være salgsverdien på eiendommen som eksproprieres. Når man skal lete etter eiendommer å sammenligne med er det egenskaper som

”beliggenhet, beskaffenhet, utbyggingsmuligheter og særlige utbyggingssegenskaper” man tar i betraktning, jfr. Rt. 1976 s. 1 Kløfta-saken. Det er altså eiendommer som etter sin art er naturlig å sammenligne med hverandre, og ikke bare etter geografisk plassering (Stordrange og Lyngholt 2000: 103).

Korrigeringen for individuelle forhold skjer ved at det legges vekt på egenskaper ved eiendommen som eksproprieres som generelt vil påvirke salgsverdien for ”vanlige kjøpere.” Justeringen kan gå både opp og ned. For eksempel på grunn av dårlig vedlikehold eller spesielt god plassering.

Ved erverv til offentlig veg, vil det mange ganger bare være deler av eiendommen som blir ervervet, og ikke eiendommen i sin helhet (kalt delinngrep eller ”stripeerverv”). Etter Sandefjord-kjennelsen, Rt. 1976 s. 1507 skal det da erstattes etter et differanseprinsipp. Ved stripeavståelse fra for eksempel boligeiendom, betyr at man ser for seg eiendommens salgsverdi før og etter inngrepet. Erstatningssummen blir differansen mellom verdien før og etter.



Figur 1. Eksempel på stripeerverv fra boligeiendom. Gul farge viser areal som avstås. Grønn farge viser midlertidig erverv.

3.3.5 Bruksverdi

Erstatning etter bruksverdien tar utgangspunkt i avkastningen til eiendommen, jfr. ekspropriasjonerstatningslova § 6. Denne skal legges til grunn i de tilfellene bruksverdien til eiendommen er høyere enn hva en vanlig kjøper ville vært villig til å betale for eiendommen (Stordrange og Lyngholt 2000: 159).

På samme måte som ved erstatning etter salgsverdi, er det den lovlige, påregnelige bruken etter forholdene på stedet som skal legges til grunn i verdsettinga (Stordrange og Lyngholt 2000: 152 og 155). Den påregnelige bruken trenger likevel ikke å være en fortsettelse av den bruken som er på eiendommen på ekspropriasjonstidspunktet. Det kan godt tenkes at en annen bruk skal legges til grunn, hvis den er påregnelig i framtiden.

At bruken må være lovlig vil også si at bruken i utgangspunktet må være i tråd med reguleringen av området. I tillegg kommer andre forhold inn ved vurdering av påregnelig bruk. Dette kan for eksempel være lokalklimatiske forhold på stedet hvor det eksproprieres, produksjons- og lagerlokaler, tilgang på arbeidskraft, nærhet til marked osv.

Når man har kommet fram til hva som er påregnelig bruk, finner man årlig netto avkastning ved å foreta en konkret vurdering av inntektene og utgiftene for den aktuelle produksjonen (Stordrange og Lyngholt 2000: 154). Her blir det en ny påregnelighetsvurdering, fordi det for eksempel må vurderes hvor store avlingene vil være eller hvor store kostnadene vil bli. I utgangspunktet skal denne vurderingen være en subjektiv vurdering (Stordrange og Lyngholt 2000: 159), men i tilfeller hvor eiendommen for folk flest vil gi større avkastning enn den gjør for den konkrete eieren, kan det legges til grunn en objektiv avkastning (Stordrange og Lyngholt 2000: 160).

Den årlige netto avkastningen blir deretter kapitaliser for å finne bruksverdien. Per dags dato er kapitaliseringsrentefoten 5 % for både skog og dyrka mark, jfr. Rt.2008 s. 195, Skytefeltsaken. For annen næring kan den være høyere.

I tillegg til bruksverdiestatning for selve grunnavståelsen, kan det gis erstatning for ressurser som ligger på eiendommen og som blir ekspropriert, hvis de har salgsverdi, jfr.

ekspropriasjonsvederlagslova § 6 første ledd annet punktum. Dette kan for eksempel være grus eller standskog. Slike ressurser skal erstattes etter dagens pris, etter at ekspropriaten har tilpasset seg ved å utnytte ressursene som ligger på den grunnen som eksproprieres sist (Stordrange og Lyngholt 2000: 178). For at det skal bli aktuelt å gi erstatning for slike ressurser, er det krav om at utnyttelsen av ressursen ville blitt gjort på ekspropriatens hånd og at det ikke er ekspropriasjonstiltaket som gir ressursen en verdi (Stordrange og Lyngholt 2000: 179).



Figur 2. Eksempel på stripeavståelse fra landbrukseiendommer. Gul farge viser areal som avstås. Grønn farge viser midlertidig erverv.

3.3.6 Attkjøpsverdi

Ved erstatning etter attkjøpsverdi får ekspropriaten erstatning som skal dekke utgiftene til kjøp av eiendom med tilsvarende funksjoner som den eiendommen som eksproprieres.

Ekspropriasjonsvederlagsloven operer med attkjøpsverdi i to ulike sammenhenger. Som nevnt ovenfor kan attkjøpsverdi fungere som en begrensning i ekspropriatens mulighet til å få erstatning etter bruksverdien. Det betyr at ekspropriaten bare har krav på utgiften til kjøp av eiendom med tilsvarende funksjoner, så sant det lar seg gjøre. For eksempel kan dette være aktuelt ved ekspropriasjon av dyrket mark. Hvis dyrka marka skal erstattes etter bruksverdi, men attkjøpsverdien er lavere, har ekspropriaten kun krav på attkjøpsverdien. Ekspropriaten får da kun erstatning for utgiften til å kjøpe tilsvarende dyrket mark, fremfor å få erstatning for bruksverdi, jfr. ekspropriasjonserstatningslova § 4.

Den andre situasjonen det kan kreves erstatning etter attkjøpsverdi er beskrevet i ekspropriasjonserstatningslova § 7. Dette er i tilfeller hvor verdien til gjenerverv er høyere enn både salgsverdien og bruksverdien, og er således bare et unntakstilfelle. For at det skal kunne gis erstatning for utgifter til attkjøp etter § 7 må det være snakk om ekspropriasjon av eiendom som eieren selv bruker til bosted eller fritidshus. Det kan også kreves erstatning for utgifter til attkjøp for næringsseiendom som eieren bruker i egen virksomhet. I tillegg til selve bygningene kan det også gis erstatning for anlegg eller tomt, hvis det er nødvendig for å holde eieren skadesløs.

For det skal gis erstatning for attkjøpsverdi etter § 7 er det visse krav som stilles til bygningen eller anlegget som går tapt. Bygningen eller anlegget må være av en slik stand at det er mulig å bruke det i framtiden. Hvis det er i en slik stand at framtidig bruk ikke er tjenlig, kan det ikke gis erstatning for attkjøpsverdi etter § 7, jfr. annet ledd. Hvis erstatning gis, skal det trekkes fra for fordeler ved å få en annen eiendom. For eksempel at ekspropriaten for nyere utstyr og mer rasjonell drift, lengre levetid på utstyret osv.

3.3.7 Ulempeserstatning

Etter ekspropriasjonserstatningslova § 8 skal det ytes erstatning for ulemper på resteiendommen det eksproprieres fra. Det vil si at det er kun i de tilfellene det eksproprieres deler av en eiendom det skal ytes erstatning for ulemper. Hvis eiendommen blir ekspropriet i sin helhet, vil det i utgangspunktet ikke bli tale om å erstatte for ulemper. Det skal heller ikke

ytes erstatning for ulemper på resteiendommen etter ekspropriasjonerstatningslova § 8, hvis erstatning for ulemper allerede er tatt med i erstatning for arealet. Dette kan for eksempel være tilfellet ved bruk av differanseprinsippet ved stripeerverv.

I § 8 er det skilt mellom alminnelige ulemper og særulemper. Alminnelige ulemper er ulemper som skyldes bruken av det eksproprierte arealet og rammer flere eiendommer, enten det blir ekspropriert fra de eller ikke. Alminnelige ulemper som påføres resteiendommen til ekspropriaten medfører ikke erstatningsplikt for eksproprianten så lenge ulempene ikke overstiger tålegrensa i naboloven § 2 og forurensningsloven § 56 (Stordrange og Lyngholt 2000: 234).

Særulemper er ulemper som påføres resteiendommen fordi det blir ekspropriert fra den. Eksempelvis kan dette være arronderingsulemper på landbrukseiendom. Hvis resteiendommen blir påført slik særulempe skal det økonomiske tapet for ulempen erstattes fullt ut.

3.3.8 Fordeler for resteiendommen

Eventuelle fordeler i form av økonomiske verdier for resteiendommen som måtte følge av ekspropriasjonstiltaket, skal trekkes fra ved utmåling av erstatning, hvis de ikke er alminnelige fordeler, jfr. ekspropriasjonerstatningslova § 9.

Hva som er alminnelige fordeler og hva som er særfordeler blir en vurdering på samme måte som ved ulemper. Hvis ekspropriasjonen er en betingelse for at den konkrete eiendommen skal få fordelen, kan dette peke i retning av at det er en særfordel. Det samme gjelder hvis fordelen kun gjelder for enkelte eiendommer i distriktet (Stordrange og Lyngholt 2000: 281). Dette gjelder imidlertid ikke fullt ut. Minst like viktig som årsakssammenhengen er om det blir rimelig å trekke fra for fordeler på den ene eiendommen som naboen får beholde (Stordrange og Lyngholt 2000: 283).

3.3.9 Tilpasningsplikt

Selv om det ikke er lovfestet, er det en generell tilpasningsplikt for ekspropriaten. Denne tilpasningsplikten gir blant annet ekspropriaten plikt til å begrense tapet for eksproprianten, slik at utgiftene ved ekspropriasjonen blir så små som mulig. Dette er mest aktuelt for

bruksverdierstatning, men gjelder også for erstatning etter de andre metodene, samt for ulempererstatning (Stordrange og Lyngholt 2000: 109).

Et praktisk eksempel på tilpasningsplikten er ved ekspropriasjon av dyrka mark hvor det produseres vekselvis grønnsaker og korn. Vanligvis er lønnsomheten høyere ved produksjon av grønnsaker enn kornproduksjon. Hvis ekspropriaten har mulighet til å flytte produksjonen av grønnsaker til en annen del av eiendommen enn den som eksproprieres, samtidig som han kan opprettholde samme produksjonsmengde, har han plikt til å tilpasse seg på den måten. Bruksverdierstatningen skal da kun settes på bakgrunn av kornproduksjon. Det er ikke nødvendig at ekspropriaten faktisk flytter produksjonen sin, men det blir forutsatt av skjønnsretten at han tilpasser seg på denne måten når de utmåler erstatningen.

3.4 Avtaleskjønn

Hvis det oppnås enighet mellom grunneier/rettighetshaver og Vegvesenet om selve grunnavståelsen, men ikke erstatningssummen, kan de inngå en avtale om avtaleskjønn. Vanligvis innebærer det at erstatningen blir fastsatt av skjønnsretten, mens Vegvesenet får anledning til å starte opp anleggsarbeidet på et avtalt tidspunkt.

Som nevnt innledningsvis gjelder ekspropriasjonerstatningsloven kun ved ekspropriasjon. I de tilfellene hvor det er blitt enighet om grunnavståelsen, men ikke erstatningen for denne, gjelder ekspropriasjonerstatningsloven ikke. Dette betyr at partene i utgangspunktet står fritt til å avtale både pris og framgangsmåte ved erstatningsutmålingen (Stordrange og Lyngholt 2000: 18). For Vegvesenets del er det imidlertid krav om at avtalen mellom grunneier og Vegvesenet inneholder bestemmelser som sier at skjønnet skal bygge på vanlige ekspropriasjonsrettslige regler (Vegdirektoratet 2000 a: 31). Resultatet av dette er at prinsippene i ekspropriasjonerstatningsloven også skal legges til grunn ved utmåling av erstatning i de tilfellene det blir avtaleskjønn.

3.5 Minnelige forhandlinger og avtale

3.5.1 Minnelige forhandlinger

I tillegg til at minnelige forhandlinger i utgangspunktet er et vilkår for å fatte vedtak om ekspropriasjon, legges det stor vekt på å få til minnelige avtaler ved erverv av grunn og

rettigheter til vegformål i regi av Statens vegvesen (Vegdirektoratet 2005: 11). Årsakene til dette er flere. Blant annet krever skjønnsprosessen større ressursbruk av samfunnet, fordi domstolene kommer inn, og da også advokater og sakkyndige, i tillegg til Vegvesenet og grunneiere/rettighetshavere. Totalt sett går det altså med mer tid og penger i en slik prosess, sammenlignet med om det var kommet fram til minnelig avtale. Derfor vil det spare samfunnet for store ressurser om det inngås avtaler fremfor ekspropriasjon og skjønn (Vegdirektoratet 1999: 10). I tillegg vil det være et mål for Vegvesenet å forhandle med grunneiere for å få tillatelse til forhåndstiltredelse, selv om det skulle vise seg å være umulig å oppnå minnelig avtale om grunnavståelse (Vegdirektoratet 2000 a: 32). En avtale om forhåndstiltredelse vil medføre at Vegvesenet kan ta arealene i bruk før et eventuelt skjønn. På denne måten unngås det at hele prosjektet blir forsinket på grunn av uenigheter rundt erstatningen.

Selv om grunnerververen og grunneier/rettighetshaver står friere ved minnelig avtale enn ved ekspropriasjon og skjønn, er det likevel den del føringer som er felles. Dette kommer blant annet til uttrykk ved at plankravet for inngrepet også gjelder ved minnelige avtaler. Fullmakten til vegkontorene til å inngå avtaler er betinget av en gyldig plan, derfor må det i utgangspunktet foreligge godkjent reguleringsplan før det kan inngås avtale mellom Vegvesenet og grunneier/rettighetshaver (Vegdirektoratet 2005: 12).

Andre føringer som er felles, enten det blir minnelig avtale eller skjønn, er etiske retningslinjer for grunnervervet. Vegvesenet har en dobbeltrolle i møte med grunneiere og rettighetshavere. Ikke bare skal grunnerververen sørge for at det blir ervervet grunn og rettigheter som går med til prosjektet, han/hun må også passe på at interessene til grunneiere/rettighetshavere blir ivaretatt. De etiske retningslinjene for grunnerverv er kommet til uttrykk i ”*Etiske retningslinjer for grunnerverv*” (Vegdirektoratet 1999). Dette er retningslinjer som har til hensikt å få de som jobber opp mott grunneiere og rettighetshavere til å tenke over etiske problemstillinger. Siden det er vanskelig for utenforstående å kjenne til de tre fasene ved utbyggingsprosjekt; planlegging, grunnerverv og anlegg, skal de etiske retningslinjene gjelde for alle som har kontakt med grunneiere og rettighetshavere.

De etiske retningslinjene påvirker kontakten mellom Vegvesenet og grunneiere/rettighetshavere. Det legges vekt på at kommunikasjonen mellom Vegvesenet og partene må være så god og tydelig som mulig. Blant annet ved at partene opplyses om hvilke

rettigheter de har. Videre er det viktig at informasjonen kommer til rett tid og at det bør være samme personen som kommer med informasjonen fra Vegvesenets side. På den måten blir det mindre forvirrende for grunneiere/rettighetshavere. I tillegg er det viktig at det settes av nok tid til forhandlingene, og at grunnerververen opptrer høflig og viser respekt i møte med ulike parter, selv om de har ulike personligheter.

Utmåling av erstatning, både ved tilbud og endelig resultat, blir også påvirket av de etiske retningslinjene. Tilbudet fra Vegvesenet skal være faglig riktig, basert på ekspropriasjonsrettslige prinsipper. Det skal derfor tilstrebes at det ikke gis erstatning for ting som ikke har ekspropriasjonsrettslig vern. Bakgrunnen for verdsettinga ved minnelige forhandlinger vil være den samme som ved ekspropriasjon, nemlig ekspropriasjonserstatningsloven. Som nevnt i innledningen er ikke dette noe som er lovfestet, men noe Vegvesenet selv har valgt. Likevel kan man jo stille spørsmål ved om full erstatning etter grunnloven § 105 også kan bety at det ikke skal gis mer i erstatning enn det som er faglig riktig og økonomisk tap.

Erstatningen skal ikke være så høy at den kan virke prisdrivende, men siden det er en skjønnsmessig vurdering, skal det komme grunneier til gode, hvis det er tvil. Summen bør da ligge i øvre sjikt av hva som oppnås i skjønn. Under forhandlinger er det heller ikke lov å gå inn med et tilbud som er bevisst lavere enn det som er faglig riktig, for å ha noe å gå på under forhandlingene. Samtidig skal det tilstrebes at det gis lik erstatning for like tilfeller, for å unngå forskjellsbehandling.

Holder man ønsket om å oppnå minnelige avtaler opp mot plikten til å opplyse grunneiere/rettighetshavere og komme med faglig riktig erstatning, ser man at det lett kan bli konflikt. For eksempel kan det være fristende for grunnerververen å la være å anbefale en part å bruke advokat under minnelige forhandlinger, for lettere å få til en avtale. Men etter de etiske retningslinjene skal parten opplyses om denne muligheten, selv om det kan ødelegge for muligheten til å få til minnelig avtale. Eller det kan virke fristende å tilby erstatning som er litt over det som er faglig riktig til en grunneier, for å få vedkommende til å skrive under avtalen istedenfor å gå til skjønn.

I utgangspunktet vil det være slik at det som tilbys under minnelige forhandlinger ikke vil være bindende for Vegvesenet hvis det blir skjønn. En part som takker nei til et tilbud fra

Vegvesenet kan da ikke kreve dette i skjønnet. Resultatet fra skjønnet kan da gå både opp og ned i forhold til hva som er tilbudt under forhandlingene. Unntaket fra dette er hvis enkelte elementer fra forhandlingene tas med som spesielle skjønnsforutsetninger for de konkrete eiendommene under skjønnet. Dette krever imidlertid at Vegvesenet tilbyr seg det, og er ikke noe grunneier/rettighetshaver har krav på.

3.5.2 Forhandlingsteori

Rognes definerer forhandlinger som en beslutningsprosess der to eller flere parter med delvis motstridene interesser forsøker å komme fram til en felles beslutning (Rognes 2008: 13 og 14). Vanligvis er målet med forhandlinger å utforske muligheten for å skape en avtale som er bedre enn alternativene til forhandlet løsning. Gode alternativer til forhandlet løsning gir derfor større makt under forhandlingene enn hvis alternativene til forhandlet løsning er dårlige. Forhandlinger i forbindelse med avståelse av grunn og/eller rettigheter til Vegvesenet skiller seg fra alminnelige forhandlinger, blant annet fordi enkelte løsninger allerede er bestemt. På tidspunktet det er forhandlinger om avståelse av grunn og/eller rettigheter, vil det stort sett alltid være bestemt at vegen vil komme eller at tiltaket vil bli gjennomført. Det er derfor stort sett ikke mulig å forhandle om tiltaket skal bli gjennomført eller ikke, eller om vegen skal legges et annet sted. Forhandlinene vil da i stor grad dreie seg om andre tema, slik som størrelse på erstatningen, gjennomføring av tiltak på resteiendommen, utforming av tiltak på resteiendommen osv.

Styrkeforholdet mellom partene skiller seg også fra forhandlinger under andre omstendigheter. Den som skal avstå grunn og/eller rettigheter til Statens vegvesen har en styrke i at han vet at Vegvesenet må bruke akkurat hans areal. Slik sett kan han være i posisjon til å presse Vegvesenet. På den annen side har Vegvesenet mulighet til å gjennomføre hele tiltaket med tvang, så grunneier/rettighetshaver kan ikke presse for mye. Likevel vil grunneier/rettighetshaver kunne være klar over at alternativet til forhandlet løsning, nemlig ekspropriasjonsskjønn eller avtaleskjønn, er dyrt og tidkrevende for Vegvesenet, slik at forhandlet løsning vil være på foretrekke for dem.

I hovedsak skilles det mellom to typer forhandlinger; fordelingsforhandlinger og integrasjonsforhandlinger. Fordelingsforhandlinger kjennetegnes ved at forholdet mellom partenes interesser og sak er enkelt og entydig, og at partenes interesser er direkte

motstridende (Rognes 2008: 16). Konsekvensen av dette er at hvis resultatet skal bli bedre for den ene parten, må det bli dårligere for den andre. Resultatet etter fordelingsforhandlinger kan enten bli kompromiss, brudd på forhandlingene eller at den ene parten gir helt etter for motpartens krav. Et praktisk eksempel på fordelingsforhandlinger er uenighet om størrelsen på erstatningen ved grunnavståelse til Statens vegvesen.

Integrasjonsforhandlinger har flere saker det kan forhandles rundt og dermed større kompleksitet. Poenget er at man utvider størrelsen på "kaken" ved å skape avtaler som innebærer pakkeløsninger. På den måten kan partene få til "vinn-vinn"-forhandlinger (Rognes 2008: 59). Avtalene som inngås bygger på løsninger som er basert på partenes interesser og er bedre enn rene kompromissløsninger. Interessene kan være felles for begge partene, separate interesser eller motstridende interesser. Felles interesser kan brukes for å bedre forhandlingsklimaet og gjøre det lettere å inngå gode avtaler. De separate interessene har verdi for den ene parten, men ingen verdi for den andre. Hvis disse interessene blir tatt hensyn til kan forhandlingsprosessen bli lettere og mer konstruktiv. Ofte er det de motstridende interessene som er årsaken til problemene under forhandlingene, men hvis det er flere interesser som partene kan prioritere og velge mellom, kan det oppnås gode løsninger likevel. For eksempel kan partene vinne på hver sin sak, istedenfor å inngå kompromiss. Et praktisk eksempel på integrasjonsforhandlinger kan være forhandlinger om erstatning og tiltak på resteiendommen ved grunnavståelse. Hvis det er mulig å forhandle om annet enn bare størrelsen på erstatningen, kan det bli integrasjonsforhandlinger istedenfor fordelingsforhandlinger. Vegvesenet kan for eksempel vinne fram med sin påstand om størrelsen på grunnerstatningen, mens grunneier kan få gjennomført et ønsket tiltak på resteiendommen.

3.5.3 Minnelig avtale

Når det inngås minnelig avtale, godtar grunneier/rettighetshaver normalt både at anleggsarbeidet starter opp på et tidspunkt som avtales mellom partene og erstatningen som tilbys fra Vegvesenet. Vanligvis utbetales et foreløpig oppgjør først, blant annet på bakgrunn av avtalt kvadratmeterpris og en antagelse av størrelsen på arealet som går med til inngrepet. Det foreløpige oppgjøret svarer normalt til ca. 90 % av det som antas å være den totale erstatningssummen. Etter oppmåling er foretatt blir den endelige erstatningen beregnet og det utbetales et sluttoppgjør. Alternativt kan det avtales at erstatningen skal være såkalt rund sum.

Det betyr at grunneier/rettighetshaver får en sum som skal dekke hele det økonomiske tapet ved grunnavståelsen, uten at det oppgis nøyaktig kvadratmeterpris. Hvis det gis erstatning i form av rund sum korrigeres erstatningssummen ikke for små avvik mellom arealet som ble lagt til grunn for tilbudet og resultatet etter at inngrepet er ferdig og oppmålt. Det blir heller ikke utbetalt noe sluttoppgjør.

Det som gjør minnelige avtaler mer fleksible enn skjønn, er at det er mulig å avtale andre former for erstatning enn rene pengeerstatninger. Selv om Vegvesenet ikke har plikt til å erstatte i annet enn penger, kan det være hensiktsmessig å gjøre det i enkelte tilfeller (Vegdirektoratet 2010: 27). Eksempler på dette kan være gjenanskaffelse av bygning til bolig eller næringsvirksomhet ved grunnavståelse som medfører at hele bygningen må fjernes eller av andre årsaker ikke lenger kan brukes. Andre eksempler kan være gjenanskaffelse av arealer eller tiltak på resteiendommen. Tiltak på eiendommen kan blant annet gå ut på bygging av driftsveger, oppsetting av murer, utjevning av arealer osv. Uansett hvilke andre elementer som trekkes inn i erstatningen må det tas hensyn til dette når resten av erstatningen fastsettes (Vegdirektoratet 2010: 28).

Fordelen med slike erstatninger er at det er mulig å skreddersy løsningene på en annen måte enn ved rene pengeerstatninger og at det nok i enkelte tilfeller kan være med på å gjøre forhandlingsklimaet bedre, slik at det blir mulig å få til minnelig avtale framfor ekspropriasjon og skjønn. Ulempen kan være at Vegvesenet sitter igjen med en del mer ansvar. For gjenanskaffelse av arealer kan det blant annet dreie seg om at de nødvendige tillatelsene til bruken av arealet blir gitt fra andre offentlige myndigheter. Eller at det i enkelte tilfeller kan være vanskelig å fastsette kostnaden ved tiltak på forhånd. Konsekvensen kan da bli at tiltaket blir vesentlig dyrere enn det som var tenkt.

4 Presentasjon av datainnsamling og intervjuer

4.1 Innledning

I dette kapitlet skal jeg presentere resultatene fra datainnsamlingen knyttet til erstatningssummene og intervjuene. Jeg starter med å presentere erstatningstilbud og skjønnsresultat, før jeg går over til presentasjon av intervjuene. Selv om jeg vil komme med noen kommentarer underveis i dette kapitlet, vil mesteparten av sammenfatningen og drøftelsen komme i kapittel 5.

4.2. Presentasjon av erstatningstilbud og skjønnsresultat

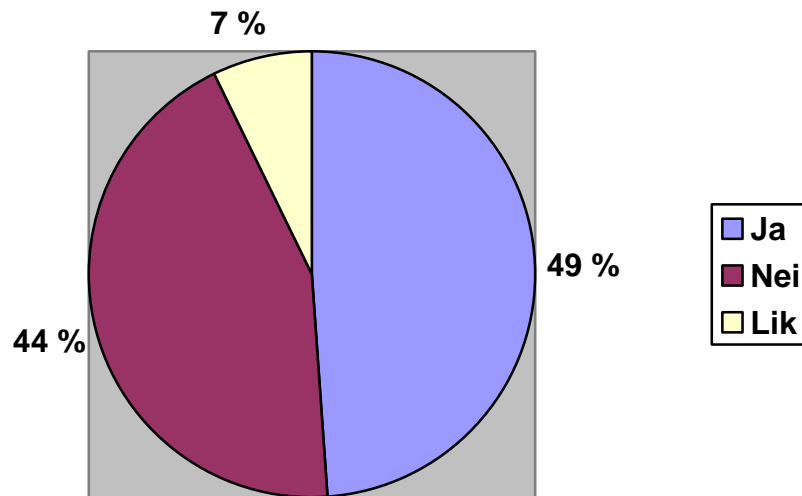
4.2.1 Innledning

I dette delkapitlet skal jeg presentere resultatet fra undersøkelsen av Statens vegvesen sine erstatningstilbud, sammenlignet med skjønnsresultatene som ble valgt ut. Jeg har ikke tatt hensyn til renter eller avtaleskjønn, så de summene som presenteres er kun rene erstatningssummer.

Poenget med delkapitlet er å belyse om erstatningen som tilbys av Vegvesenet avviker fra resultatet i skjønnsretten. Jeg starter med en enkel sammenligning av skjønnsresultat og erstatningstilbud, for å se om det er noen klar trend med tanke på hvem som gir høyest erstatning. Deretter går jeg dypere inn i resultatene fra undersøkelsen, for å undersøke differansene mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat. Etter dette vil jeg sortere resultatet etter type eiendom, for å se om det er noen trender innenfor hver type eiendom og størrelsen på avstått areal fra boligeiendom. Til slutt sammenligner jeg påregnelig bruk lagt til grunn av Statens vegvesen og skjønnsrettene, for å se om det finnes en forskjell der, som kan forklare ulikheter i erstatningssummene.

4.2.2 Erstatningstilbud og skjønnsresultat

Spørsmålet i delproblemstillingen som er knyttet til denne undersøkelsen, er om erstatningen som tilbys fra Vegvesenet avviker fra det som oppnås i skjønnsretten. Etter å ha undersøkt 41 eiendommer fra 18 forskjellige saker, har jeg funnet at for 3 eiendommer ble erstatningen i skjønnsretten den samme som ble tilbudt fra Vegvesenet, for 18 eiendommer ble erstatningen i skjønnsretten høyere enn erstatningstilbudet og for 20 eiendommer var tilbudet fra Vegvesenet høyere enn skjønnsresultatet. Det gir følgende prosentfordeling:

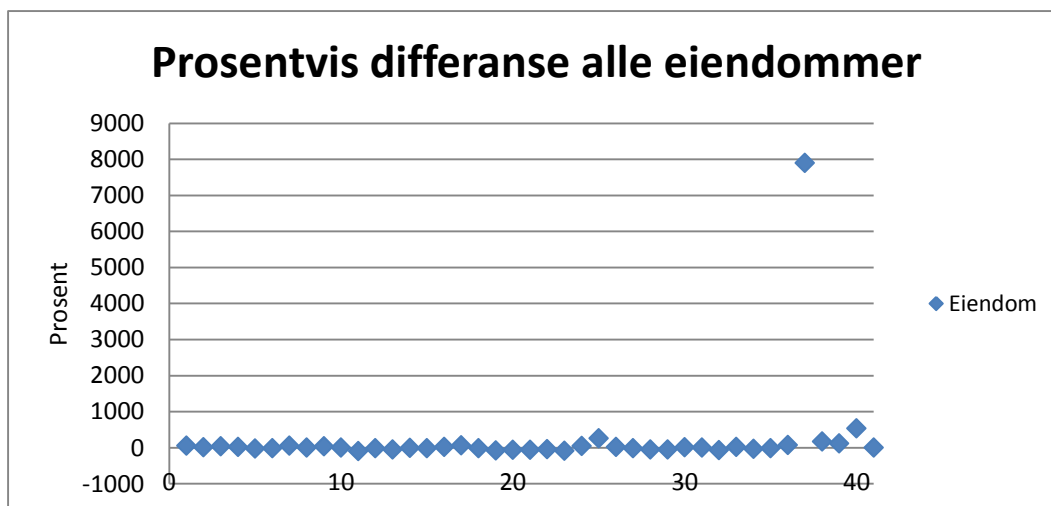


Figur 3. Figuren viser om erstatningstilbudet fra Vegvesenet er høyere enn det som oppnås i skjønn i alle sakene jeg undersøkte.

Tallene fra undersøkelsen min viser at det var 49 % av alle eiendommene som fikk høyere erstatningstilbud fra Vegvesenet, sammenlignet med resultatet i skjønnsretten. Hvis jeg tar med de 3 eiendommene som fikk nøyaktig samme erstatning i skjønnsretten, som ble tilbudt fra Vegvesenet under minnelige forhandlinger, var det 56 % som ble tilbudt høyere eller lik erstatning fra Vegvesenet, sammenlignet med resultatet i skjønnsretten. Til nå kan det derfor se ut for at det er bedre å godta tilbudet fra Vegvesenet, enn å gå til skjønn, hvis det kun er størrelsen på erstatningen som betyr noe.

4.2.3 Hvor store er forskjellene?

Når det gjelder variasjonene mellom erstatningstilbudet fra Vegvesenet og erstatningen fra skjønnsretten, er det ikke bare interessant å studere hvor mange som gikk opp og ned i erstatning i skjønnsretten. Variasjonene i erstatningssummene og størrelsen på differansene mellom erstatningstilbudene fra Vegvesenet og resultatene i skjønnsretten er også interessante å gå nærmere inn på.



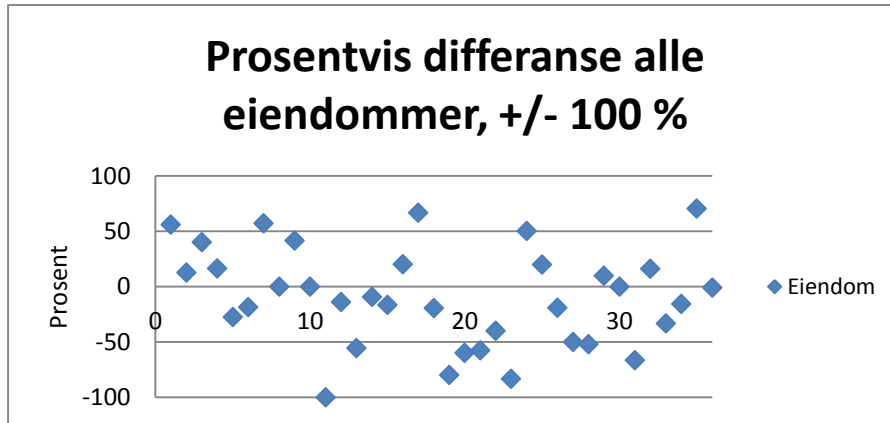
Figur 4. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle 41 eiendommene i undersøkelsen.

Ved å ta med differansene for alle de 41 eiendommene undersøkte, får jeg dette diagrammet. Differansen i prosent er beregnet med utgangspunkt i erstatningstilbudet fra Vegvesenet. Det vil si at der hvor prosenten er positiv, har den aktuelle eiendommen fått mer erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet. Der hvor prosenten er negativ, har den aktuelle eiendommen fått mindre erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet.

Det er ikke så enkelt å lese diagrammet, på grunn av enkelte ekstremverdier. Dette gir en gjennomsnittlig økning i erstatningen på hele 525,38 % for eiendommene som gikk opp i erstatning i skjønnsretten, mens de som gikk ned i erstatning i skjønnsretten gikk ned med i gjennomsnitt 41,03 %, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet.

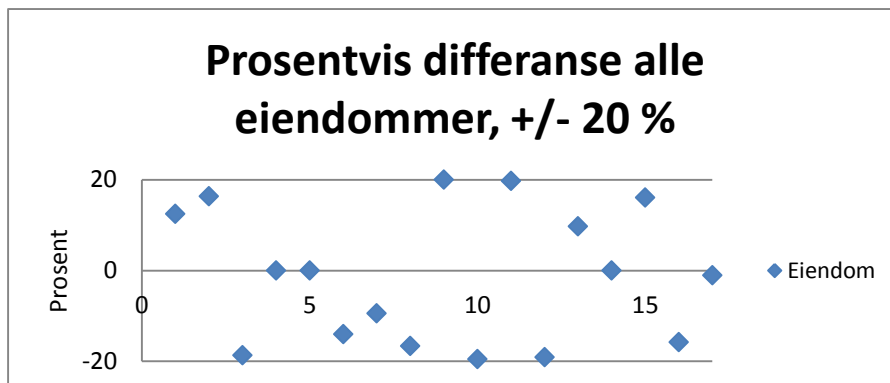
Særlig representerer den ene eiendommen som ligger opp mot 8000 % over tilbudet fra Vegvesenet en ekstremverdi. Alle eiendommene som har fått mer enn 100 % økning i erstatningen i skjønnsretten, sammenlignet med tilbudet fra Vegvesenet, med unntak av en eiendom, er fra samme sak. I den konkrete saken tok Vegvesenet over etter kommunen, fordi kommunen ikke hadde råd til gjennomføring. Vegvesenet var derfor litt bundet på erstatningen. I tillegg tok det lang tid fra forhandlingene satte i gang til overskjønnet ble holdt, og i denne perioden var det stor prisstigning på eiendommene i området. For den ene eiendommen som fikk 7900 % mer i erstatning i skjønnsretten ble det tilkjent mye mer erstatning i overskjønnet blant annet fordi det var nye regler for støyskjerming. Dette var ikke med i tilbudet fra Vegvesenet.

Hvis jeg tar bort alle eiendommene som har fått over 100 % mer eller mindre i erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet, får jeg følgende diagram for de 36 eiendommene som nå er med:



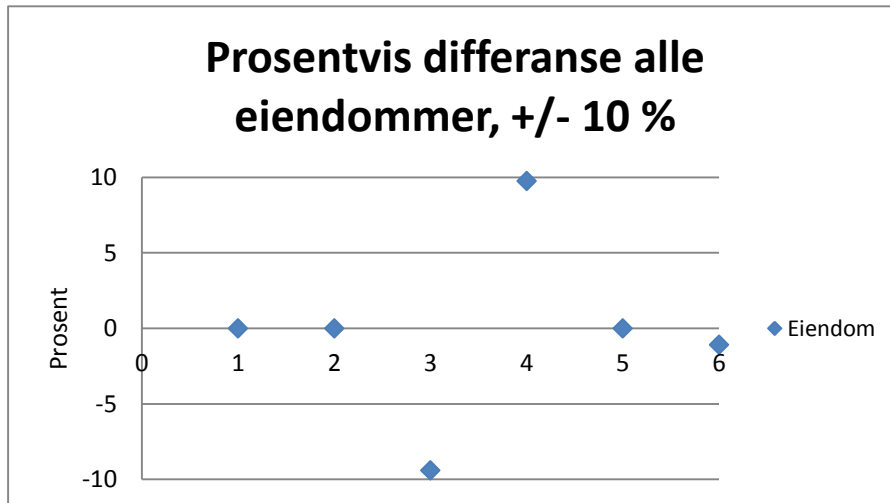
Figur 5. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen innenfor pluss/minus 100 %. De 36 eiendommene utgjør ca. 88 % av hele materialet.

Som det kommer fram av diagrammet var det stor spredning i differansene i prosent. Dette gjelder både for de som fikk mer erstatning i skjønnsretten og for de som fikk mindre. Gjennomsnittlig var økningen i erstatningen på 36,60 % for eiendommene som fikk mer erstatning i skjønnsretten, innenfor denne gruppen. Nedgangen i erstatningen var på gjennomsnittlig 41,03 % for de som fikk mindre erstatning i skjønnsretten.



Figur 6. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen innenfor pluss/minus 20 %. De 17 eiendommene utgjør ca. 41,5 % av hele materialet.

For 17 av de totalt 41 eiendommene jeg undersøkte, var differansen mellom erstatningstilbud fra Vegvesenet og skjønnsresultat innenfor pluss/minus 20 %. Dette betyr at differansen var større enn pluss/minus 20 % for de fleste eiendommene. Kun 6 eiendommer har en differanse på pluss/minus 10 %.



Figur 7. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle eiendommene i undersøkelsen innenfor pluss/minus 10 %. De 6 eiendommene utgjør ca. 14,6 % av hele materialet.

Dette er et interessant funn fordi det viser at variasjonen var stor både for de som fikk mer erstatning i skjønnsretten og for de som fikk mindre. Resultatene viser heller ingen tydelig trend på at differansen var prosentvis større for de eiendommene som fikk mer erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet, eller motsatt.

4.2.4 Trender etter type eiendom

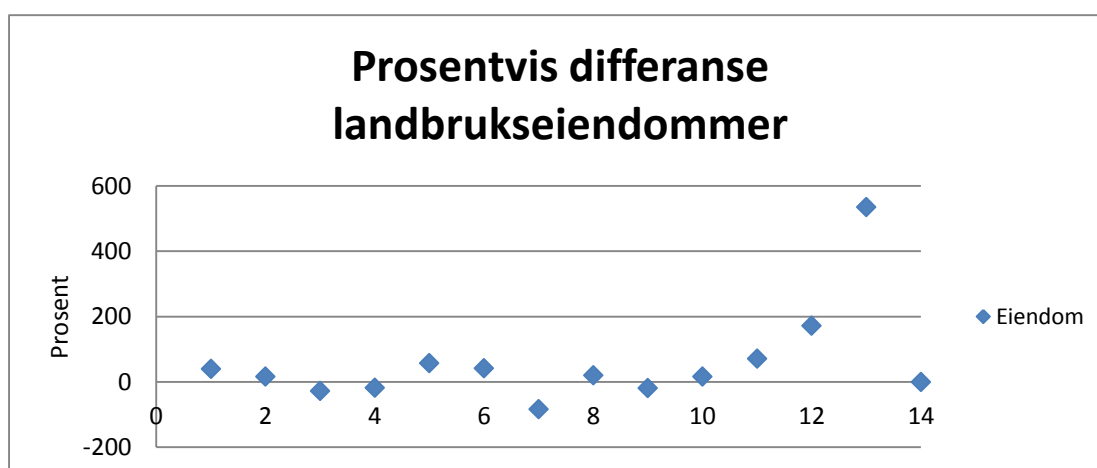
Siden jeg har konsentrert meg om boligeiendom og landbrukseiendom, kan det være interessant å forsøke å finne ulike trender etter type eiendom. For eksempel at det er flere som får mer erstatning i skjønn hvis det er boligeiendom, sammenlignet med landbrukseiendom.

Totalt har jeg hatt med 27 boligeiendommer, inkludert en boligeiendom som avsto et areal som allerede ble brukt til veg, og 14 landbrukseiendommer i undersøkelsen min. Fordelingen av antall eiendommer som gikk opp eller ned i skjønn, sortert etter type eiendom, er som følger:

Type eiendom	Erstatning opp	Erstatning ned	Lik erstatning
Landbruk	9	5	
Bolig	9	15	3

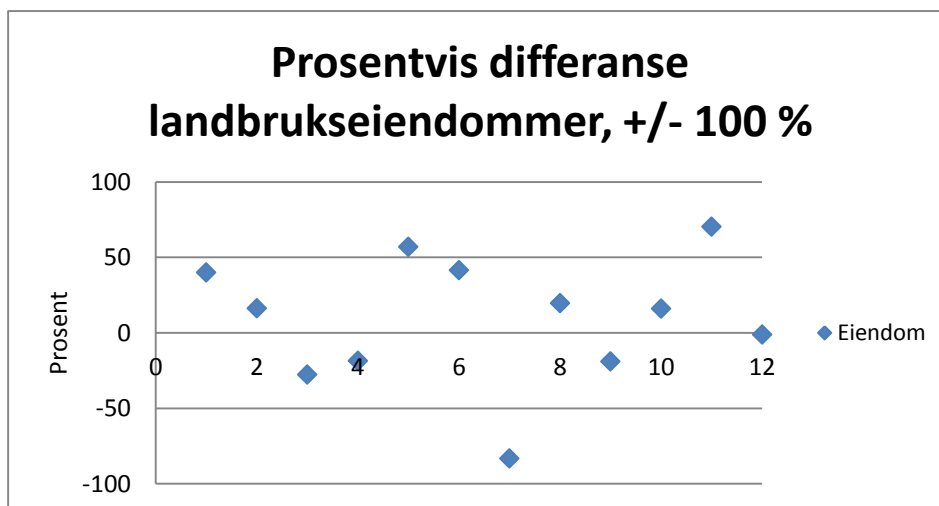
Figur 8. Fordeling av antall eiendommer som fikk mer, mindre eller lik erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet, sortert etter type eiendom.

Som det framkommer av figur 8, gikk erstatningen opp for de fleste landbrukseiendommene i skjønnsretten, mens den gikk ned for de fleste boligeiendommene. Det som da kan være interessant å se på, er hvor mange prosent erstatningen økte for de som fikk mer, og hvor mange prosent den avtok, for de som fikk mindre erstatning i skjønnsretten.



Figur 9. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle 14 landbrukseiendommene i undersøkelsen.

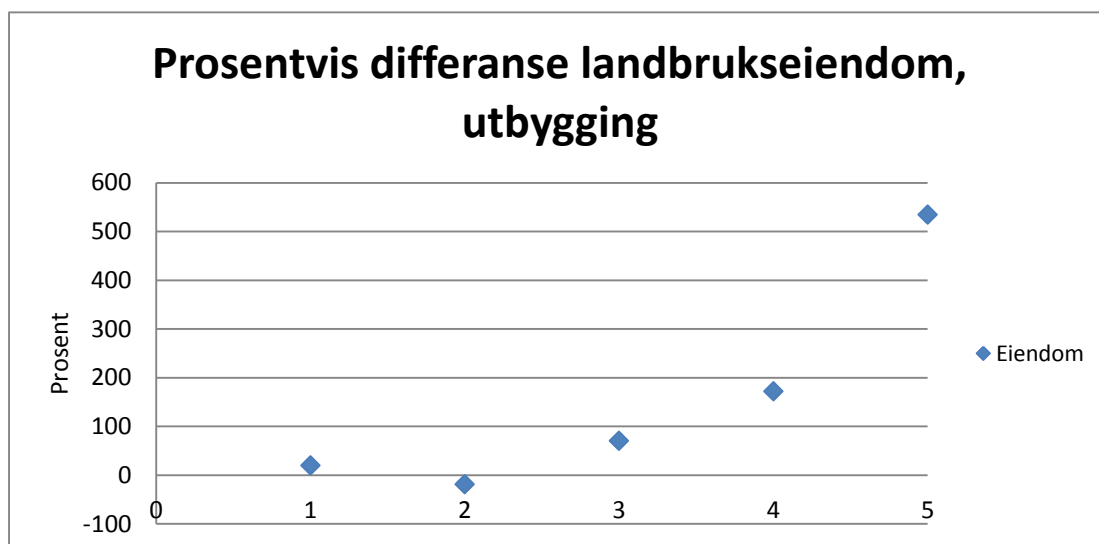
Også her er det to eiendommer som utgjør en ekstremverdi som gjør diagrammet vanskeligere å lese. Inkludert de to eiendommene som fikk mer enn 100 % økning i erstatningen i skjønnsretten, var den gjennomsnittlige økningen på 107,54 % for de eiendommene som fikk mer erstatningen i skjønnsretten. For de som fikk mindre i erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet, var reduksjonen i gjennomsnitt på 29,95 %. Hvis jeg tar bort de to eiendommene som fikk mer enn 100 % økning i erstatningen i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet, får jeg følgende diagram:



Figur 10. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle 12 landbrukseiendommene fra undersøkelsen, innenfor pluss/minus 100 %.

Som det kommer fram av diagrammene, var differansene mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat prosentvis større for de eiendommene som fikk mer i erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med de som fikk mindre. Sagt på en annen måte; erstatningen gikk prosentvis mer opp for de som fikk mer i skjønnsretten, enn den gikk ned for de som fikk mindre.

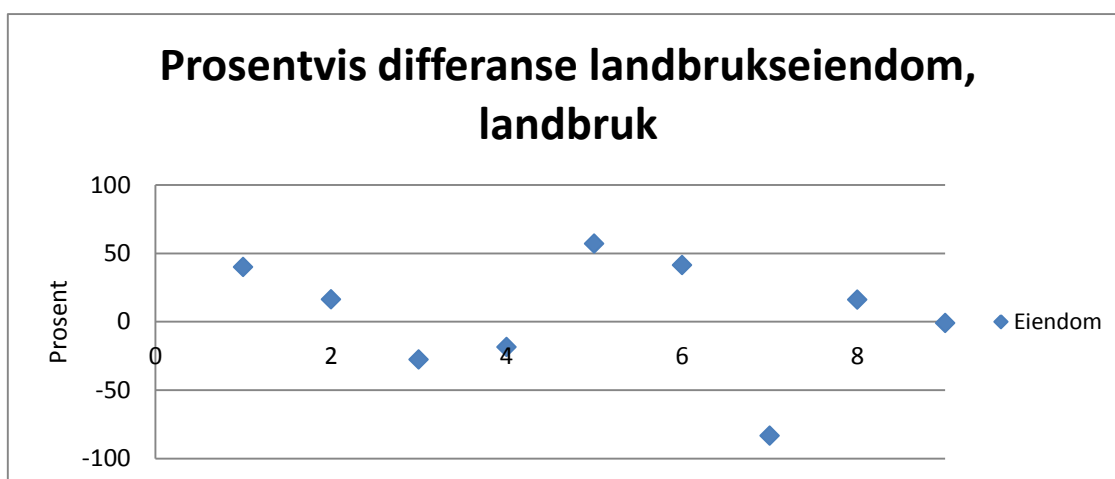
Resultatene som er presentert ovenfor gjelder for landbrukseiendommene jeg undersøkte, men alle er ikke verdsatt med landbruk som påregnelig bruk. Fem av eiendommene er verdsatt etter utbyggingsverdi, fordi både Vegvesenet og skjønnsretten mente at dette var påregnelig bruk for disse eiendommene. Av disse eiendommene var det fire som fikk mer erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet, mens det var en som fikk mindre. Prosentvis var differansene som følger:



Figur 11. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for de 5 landbrukseiendommene fra undersøkelsen hvor utbygging var påregnelig bruk.

For de ni andre landbrukseiendommene var det landbruk som ble lagt til som påregnelig bruk.

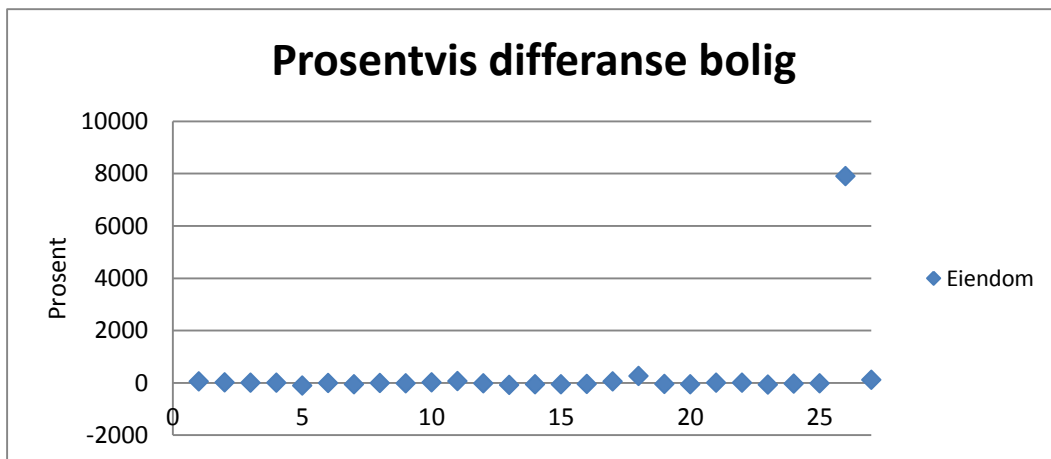
Differansene var prosentvis slik:



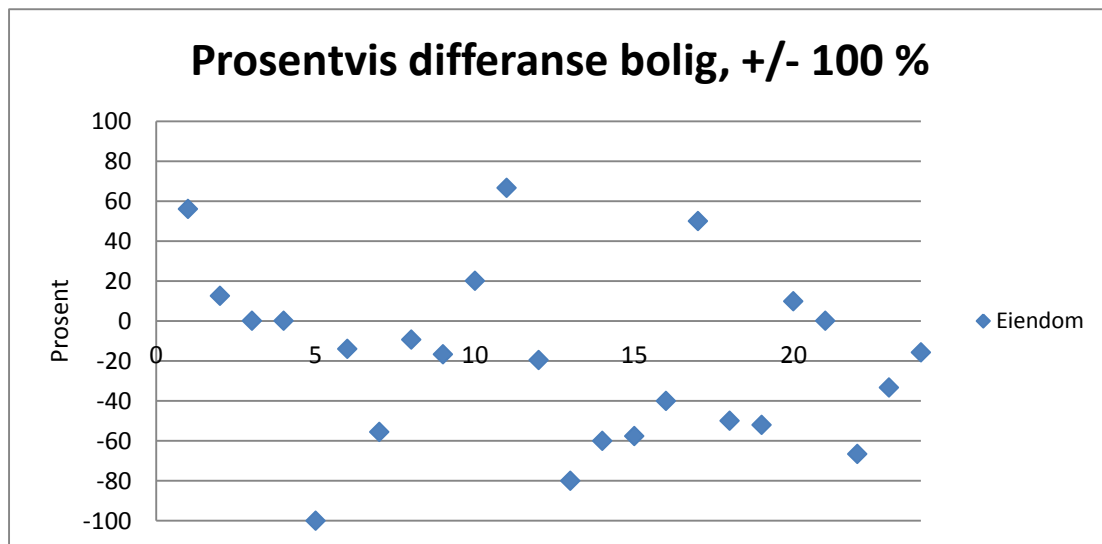
Figur 12. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for de 9 landbrukseiendommene fra undersøkelsen hvor landbruk var påregnelig bruk.

Den samme trenden kommer fram her, med at differansene var prosentvis større for de som gikk opp, sammenlignet med de som gikk ned i erstatning i skjønnsretten. I undersøkelsen var det altså slik at flertallet av landbrukseiendommene fikk mer erstatning i skjønnsretten, og at erstatningen økte prosentvis mer for de som gikk opp i erstatning, enn den avtok for de som gikk ned i erstatning i skjønnsretten.

For boligeiendommene jeg undersøkte var det ingen klar sammenheng mellom prosentvis størrelse på differansene og om erstatningen i skjønnsretten gikk opp eller ned. Både i de tilfellene hvor erstatningen gikk opp i skjønnsretten, og i de tilfellene den gikk ned, sammenlignet med erstatningstilbudet til Vegvesenet, var det relativt stor variasjon i størrelsen på differansene.



Figur 13. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle 27 boligeiendommene fra undersøkelsen.

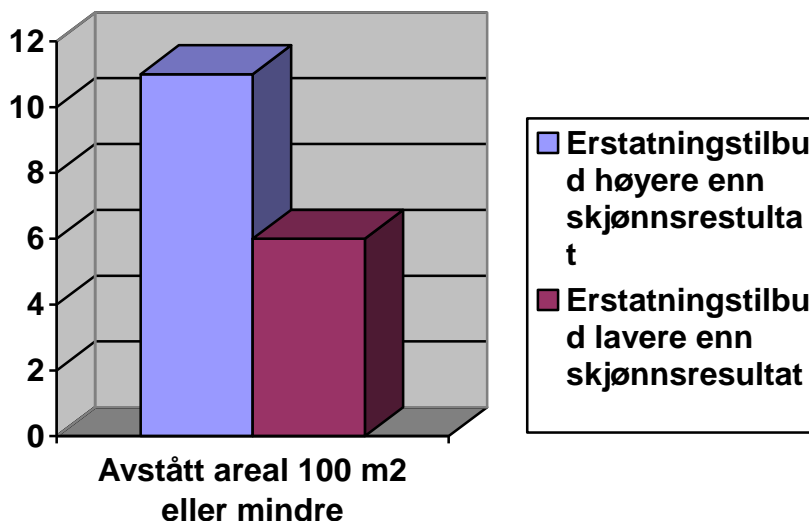


Figur 14. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for alle boligeiendommene fra undersøkelsen innenfor pluss/minus 100 %.

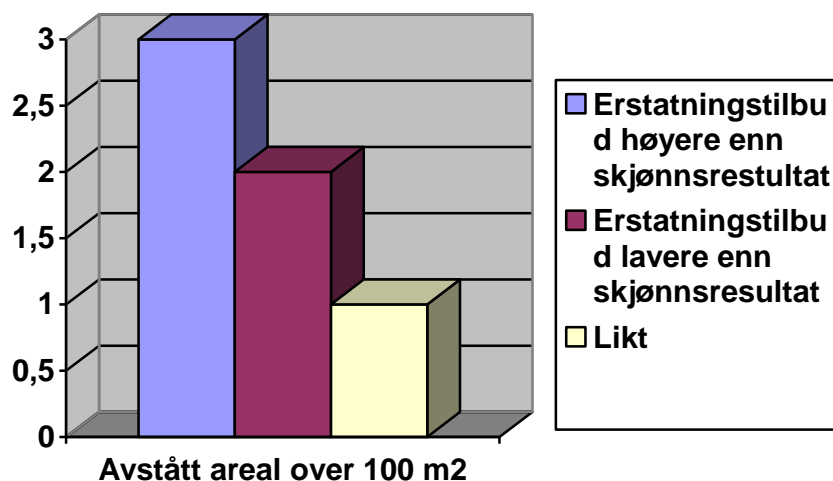
For boligeiendommene som fikk inntil 100 % mer eller mindre i erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet, var gjennomsnittet på 35,82 % for de som fikk mer i erstatnings i skjønnsretten, mens det var 44,72 % for de som fikk mindre.

4.2.5 Størrelse på avstått areal

Jeg ville undersøke om det var sammenheng mellom variasjoner i erstatningstilbudene fra Vegvesenet, sammenlignet med skjønnsresultatene, og størrelsen på arealet som ble avstått for boligeiendommene. Årsaken til det var at jeg fikk mange boligeiendommer hvor erstatningstilbudet var høyere enn skjønnsresultatet, men med relativt små differanser. Jeg tenkte da at Vegvesenet kanskje ville være villige til å tilby mer enn det som strengt tatt er det økonomiske tapet på eiendommen, for å få til avtale. Av de totalt 27 boligeiendommene som er med i undersøkelsen, kunne jeg bruke 23. Årsaken til det er at to av eiendommene ble innløst i sin helhet, mens det ikke var oppgitt eksakt areal for de to andre. Da jeg undersøkte størrelsen på arealene som ble avstått og sammenlignet med erstatningstilbudene fra Vegvesenet, fant jeg ut at det var et krysningpunkt i avstått areal på 100 kvadratmeter, jfr. vedlegg 3. I de tilfellene hvor arealet som ble avstått var 100 kvadratmeter eller mindre, var det en trend at tilbudet til Vegvesenet var høyest, men for de eiendommene som avsto areal som var over 100 kvadratmeter, var det tilnærmet like mange som gikk opp og ned i erstatning i skjønnsretten.

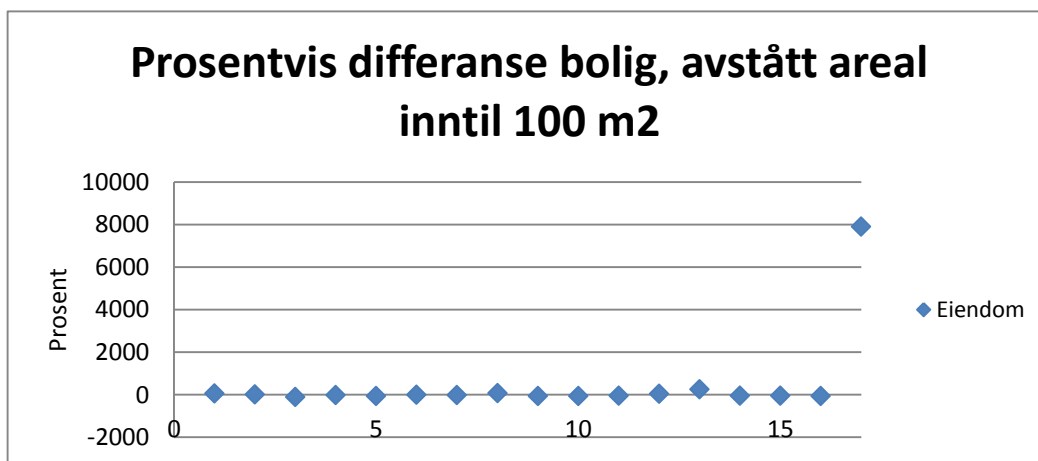


Figur 15. Oversikt over antall boligeiendommer hvor erstatningstilbudet var høyere og lavere enn skjønnsresultatet, med avstått areal på 100 m² eller mindre.

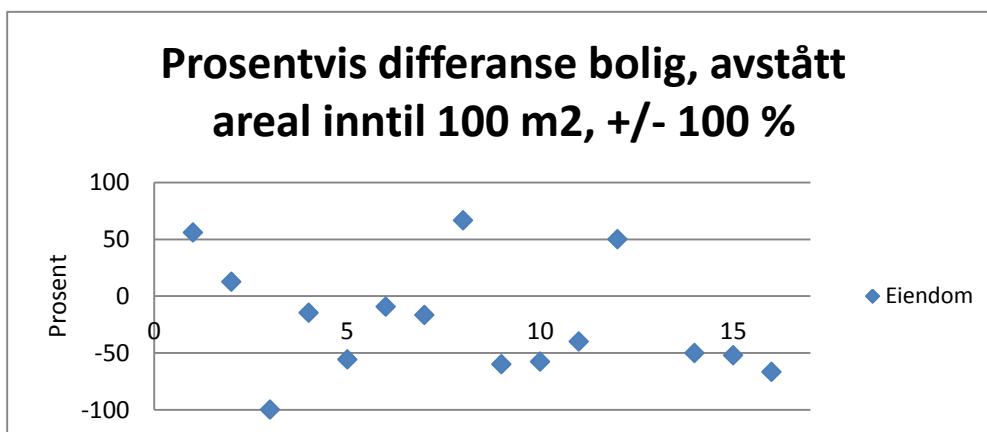


Figur 16. Oversikt over antall boligeiendommer hvor erstatningstilbudet var høyere, likt eller lavere enn skjønnsresultatet, med avstått areal over 100 m2.

Figurene viser at der hvor arealet som ble avstått fra boligeiendommen var på 100 kvadratmeter eller mindre, var det ca. 65 % av eiendommene som fikk høyere erstatningstilbud fra Vegvesenet enn i skjønnsretten. For de eiendommene hvor arealet som ble avstått var over 100 kvadratmeter, var det ikke den samme trenden.

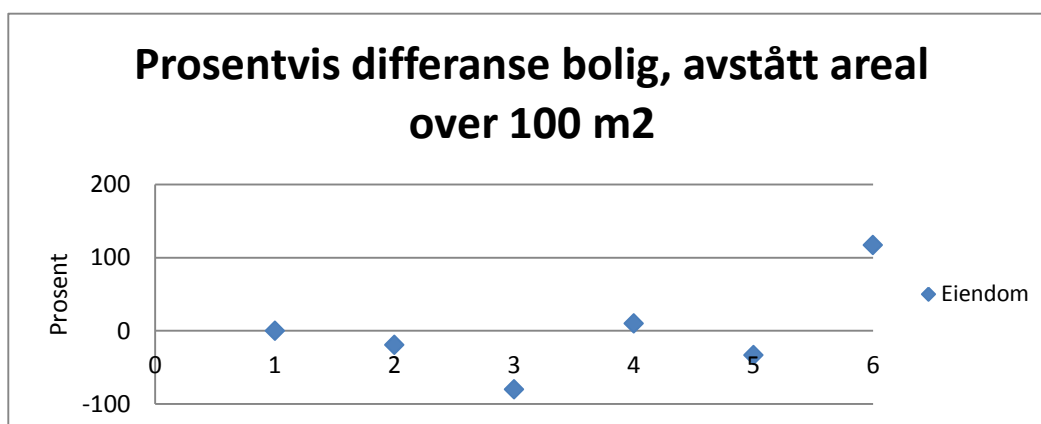


Figur 17. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for de 17 boligeiendommene som avsto et areal på inntil 100 m2.



Figur 18. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for de 17 boligeiendommene som avsto et areal på inntil 100 m2, innenfor pluss/minus 100 %.

Flertallet av de boligeiendommene jeg undersøkte som avsto et areal på inntil 100 kvadratmeter gikk altså ned i erstatning i skjønnsretten. I tillegg viser diagrammene ovenfor at det ikke var noen sammenheng mellom prosentvis størrelse på differansene og om erstatningen i skjønnsretten gikk opp eller ned. Erstatningene varierte like mye både for de som fikk lavere erstatning i skjønnsretten og de som fikk høyere, hvis jeg ser bort fra de to boligeiendommene som fikk henholdsvis 7900 % og 257,14 % mer erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet fra Vegvesenet.



Figur 19. Viser prosentvis differanse mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat for de 6 boligeiendommene som avsto et areal på over 100 m2.

Av de boligeiendommene jeg undersøkte som avsto et areal på over 100 kvadratmeter, var det ingen klar trend hverken med tanke på om erstatningstilbudet fra Vegvesenet var høyere eller lavere enn erstatningen som ble utmålt i skjønnsretten. I gjennomsnitt økte erstatningen med

63,8 % for de eiendommene som fikk mer erstatning i skjønnsretten og ble redusert med 44,3 % for de som fikk mindre.

4.2.6 Påregnelig bruk

I arbeidet med å få erstatningstilbud fra grunnerververe i Vegvesenet i tilknytning til skjønnene jeg hadde valgt ut, fikk jeg flere tilbakemeldinger om at det ikke var blitt forhandlet ordentlig, på grunn av at det var så stor usikkerhet i forhold til påregnelig bruk. I tillegg hadde jeg på det stadiet av undersøkelsen min en klar overvekt av tilfeller hvor det var større erstatninger i skjønn, sammenlignet med Vegvesenets tilbud. På bakgrunn av det fikk jeg en teori om at Vegvesenet kunne være strengere i vurderingen av påregnelig bruk, som da ville medføre at en grunneier for eksempel fikk tilbud om bruksverdierstatning for dyrka mark av Vegvesenet, mens skjønnsretten la til grunn en eller annen form for utbygging. Jeg begynte derfor å undersøke hvilken påregnelig bruk som var lagt til grunn av Vegvesenet og hvilken som var lagt til grunn av skjønnsretten i hver sak. Resultatet var at det ikke var noen tilfeller hvor det var total uenighet mellom Vegvesenet og skjønnsretten i forhold til hva som var påregnelig bruk. Det var kun et tilfelle hvor det var uenighet, men da var det bare delvis uenighet, jfr. vedlegg 4. Forskjellen i erstatningene fra undersøkelsen min skyldes derfor ikke at det er uenighet om påregnelig bruk, men at det er forskjeller i størrelsen på erstatningen innenfor samme erstatningsmetode.

4.3 Presentasjon av intervjuer

4.2.1 Innledning

Jeg har valgt å presentere intervjuene sak for sak. På den måten håper jeg at det vil gi bedre oversikt over hele saken.. Jeg har forsøkt så godt jeg kunne å skrive presentasjonen så lik det som ble sagt i intervjuet som mulig, men for å gjøre intervjuene lettere å lese, har jeg måttet redigere og omformulere noe. Innholdet skal likevel være det samme. Intervjuene vil bli gjengitt i sin helhet, med inndeling for hvert tema. I slutten av hver sak vil jeg komme med en kort kommentar, hvor jeg holder utsagnene til de ulike partene i saken opp mot hverandre og reflekterer rundt det som blir sagt.

Partenes identitet er ikke relevant for oppgaven. Derfor har jeg valgt å ikke bruke navnene på dem jeg har intervjuet. Mye av det som kommer fram bygger imidlertid på offentlig

tilgjengelig informasjon, slik at det nok vil være mulig for enkelte å avdekke identitetene. Jeg har likevel gjort mitt beste for at det ikke skal være enklere å finne identitetene til intervjuobjektene mine gjennom det som blir presentert her.

4.2.3 Sak 1

Grunnerverver

I denne saken har jeg bare intervjuet grunnerververen. Årsaken til det er at intervjuet var et prøveintervju og at det var lang veg å reise til grunneierne. Det som kommer fram i intervjuet var imidlertid såpass relevant for oppgaven, at jeg valgte å ta med intervjuet likevel.

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Jeg er usikker på hvordan kontakten først ble opprettet, siden det var en annen som hadde grunnervervet først. Hvordan kontakt vanligvis mellom grunnerverver og grunneier opprettes har noe å si med størrelse på prosjektet og hvor lang tid det går fra planlegging til gjennomføring. Som regel starter kontakten allerede i planfase. Da skal grunnerververe være med. Denne kontakten kan være alt fra brev til hver grunneier til informasjon i avisene om åpne møter.

Noe av den første kontakten i dette tilfellet var når Vegvesenet hadde med seg fagfolk rundt til hver grunneier som hadde velteplasser, siden disse måtte flyttes. Etter dette ble det avholdt felles infomøte hvor det ble gjennomgått hvordan prosessen ville bli framover, erstatningsprinsipper, framdrift osv.

Etter at det var holdt befarings med hver enkelt grunneier, ble det opprettet grunneierlag. Dette grunneierlaget skulle håndtere all kontakten mellom grunneierne og Vegvesenet, via lederen for grunneierlaget. Årsaken til dette var at grunneierne mente det var uholdbart at Vegvesenet gikk fra hus til hus på den måten, uten at de berørte fikk fagekspertise. Grunneierlaget skulle passe på at det gikk faglig riktig for seg og se til at rettssikkerheten til hver enkelt ble ivaretatt.

En svakhet med dette var at det ikke ble mulig å drøfte problemer og løsninger med hver enkelt grunneier. Det er lettere for hver grunneier å se hva som vil bli utfordringen på hans egen eiendom enn for noen få representanter for alle eiendommene. Da får grunneierne også muligheten til å stille spørsmål og få sagt det de vil til Vegvesenet, samtidig som de kan

komme med forslag til løsninger. Den smidigheten manglet i dette prosjektet.

Etter hvert fikk grunneierne også advokat. Sammen med forhandlingsutvalg fra grunneierlaget og advokaten ble det avholdt møter på vegkontoret for å se på forskjellige praktiske løsninger.

Vegvesenet hadde ingen strategi for forhandlingene i denne saken. Det er heller ikke vanlig å ha det. Tanken er at grunneier skal få dekket sitt tap og få riktig erstatning. Derfor gjør Vegvesenet grundige undersøkelser på forhånd for å finne strøkspris på bolig, dekningsbidragsberegninger for landbrukseiendommer osv., før de presenterer disse tallene for grunneierne på fellesmøter og ute i marka. De fleste grunneiere aksepterer tilbudet allerede da og innvendinger kan komme på fellesmøtene. Likevel er det ofte slik at grunneierne vil dobbeltsjekke erstatningen senere i prosessen.

Påregnelig bruk

Det var ingen uenigheter om hva som skulle være påregnelig bruk eller hvilken verdsettelsesmetode som skulle brukes. Både Vegvesenet, grunneiere og skjønnsretten vurderte det slik at landbruk ville være påregnelig utnyttelse for alle landbrukseiendommene. For boligeiendommene var det heller ingen uklarhet. De skulle brukes til bolig.

Erstatning og skjønnsresultat

Vegvesenet gikk ut med 15 kr per kvadratmeter for dyrka mark allerede på det felles informasjonsmøtet. Etter dette fikk de inn en sakkyndig, fordi grunneierlaget hadde lite tillit til Vegvesenets vurderinger. Dette var fordi de selv hadde fått utarbeidet en rapport fra sakkyndig som verdsatte til 22 kr til 24 kr per kvadratmeter dyrka mark. Sakkyndig som ble leid inn fra Vegvesenet kom til 14 kr per kvadratmeter dyrka mark i den ene kommunen og 15 kr per kvadratmeter dyrka mark i den andre. Dette var fordi det var ulike driftstilskudd for de to kommunene.

I tillegg hadde sakkyndig for grunneierlaget brukt 4 % som kapitaliseringsrente mens sakkyndig for Vegvesenet hadde brukt 5 %. Etter at det falt en dom i Høyesterett i denne perioden, ble 5 % låst som kapitaliseringsrente ved ekspropriasjon. Derfor laget sakkyndig for grunneierlaget en ny rapport, hvor han brukte 5 % som kapitaliseringsrente, men kom fortsatt til samme erstatning.

I underskjønnet kom retten til at 20 kr per kvadratmeter dyrka mark i den ene kommunen og 22 kr per kvadratmeter dyrka mark i den andre kommunen var riktig. Innmarksbeite ble erstattet med 9 kr og 10 kr per kvadratmeter.

For flytting av landbruksgjerder kunne Vegvesenet tilby mellom 50 kr og 55 kr per løpemeter, under forutsetning av at grunneierne selv flyttet gjerdene. Dette mente Vegvesenet var en del av tilpasningsplikten, så lenge de fikk erstatning for arbeidstid og materialer. Grunneiere fikk en sakkyndig til å utrede kostnadene ved at disse skulle etableres av en entreprenør. Denne prisen kom på mellom 200 kr og 300 kr per løpemeter. I underskjønnet var dette kravet fra sakkyndig til grunneierne nedjustert til 125 kr per løpemeter. Underskjønnet kom til at 100 kr per løpemeter var riktig.

Grunneierne av boligeiendommer krevde erstatning etter differanseprinsippet, som Vegvesenet var enige i, men de la forskjellige ting i det. Grunneierne mente at de måtte få erstatning for støy. Dette var ikke Vegvesenet enige i fordi de mente at tålegrensa etter naboloven § 2 ikke var overskredet. Underskjønnet ga ikke erstatning for støy, men ga ganske høye kvadratmeterpriser.

Underskjønnet ble anket fra begge parter. I overskjønnet ble tallene fra sakkyndig til Vegvesenet lagt til grunn. Dette medførte at kvadratmeterpris for dyrka mark ble 14 kr per kvadratmeter og 15 kroner per kvadratmeter.

Gjerdene ble erstattet etter tallene fra sakkyndig til grunneierne, med fratrekk av fordelen ved å få nye gjerder. Dermed ble resultatet 100 kr per løpemeter.

Erstatningen til boligeiendommene gikk også en del ned. Her var erstatningen mer lik Vegvesenet sine tall. Det var til og med noen som fikk mindre enn det som var blitt tilbudt i minnelighet. Dommeren hadde en god begrunnelse for bruken av differanseprinsippet og viste stor forståelse for hva det innebar. Han antydte at Vegvesenets tilbud hadde vært gode.

Mange grunneiere følte nok at de ble dårlig behandlet, i og med at de ble ”fratatt” en del av erstatningen i overskjønnet, men det var jo en del av ”gamet”.

Grunneierne ville ha sakkyndig som kunne vurdere eiendommene før og etter inngrepet.

Denne sakkyndige skulle ikke være en med fagekspertise innen ekspropriasjon, men for eksempel en eiendomsmegler. Dette ville ikke Vegvesenet dekke fordi denne sakkyndige ikke ville vurdere eiendommene etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

I tillegg ble alle som måtte gi fra seg matjord tilbudt å få restene av matjorda som Vegvesenet ikke hadde behov for i anlegget, levert innen 500 meter fra eiendommen. Det ble også forhandlet om andre tiltak som oppfylling, tilpasning av avkjørsler til gårdsveg, tilpasning av parkeringslommer og opprettholdelse av ulovlige brønner og vannledninger som egentlig skulle bort. Til en busslomme som skulle flyttes, lagde Vegvesenet en sykkelsti for å lette adkomsten for en tilstøtende eiendom.

Et annet tiltak var at Vegvesenet opparbeidet snuplass på en eiendom som fikk stengt den ene avkjørselen sin. Til dette brukte Vegvesenet blant annet en gammel grunnmur og laget det fint til etter tegning fra landskapsarkitekten. Området ble ellers planert grovt ut slik at eieren kunne lage plen der.

Alle de elementene som ble forhandlet om i minnelige forhandlinger ble tatt med som spesielle skjønnsforutsetninger. Det var jo fornuftige tiltak.

Forhandling og prosess

I tillegg til at det var uenighet om kvadratmeterpris og erstatning for landbruksgjerder, var det også uenighet om støttemurer. Grunneierlaget mente at det burde vært flere støttemurer for å begrense inngrepet. Det var også kritikk av planarbeidet. Grunneierne mente at det var vanskelig for dem å lese reguleringsplanene og skjønne inngrepet ordentlig. Grunneiere bør jo følge med selv, men det er ikke så lett for de å skjønne heller.

En annen uenighet som Vegvesenet ble møtt med i skjønnsretten var fra de som hadde fått sykkelsti til busslommen. De ville ha ulempeserstatning fordi den ikke oppfylte kravene til universell utforming og fordi den var for smal til å kunne brøyte med traktor. Siden dette var et tilbud fra Vegvesenet som grunneier ikke hadde krav på, sa Vegvesenet at de bare kunne droppe hele sykkelstien. Grunneier trakk da kravet om ulempeserstatning. Dette var nok et eksempel på uklarhet som kunne vært løst hvis det hadde vært direkte kontakt mellom hver grunneier og Vegvesenet.

Saken var litt betent, både under forhandlingene og i skjønnet. Dette var noe av grunnen til at vi valgte å opprettholde tilbudene fra minnelige forhandlinger om tiltak som spesielle skjønnsforutsetninger for eiendommene. Vi kunne vært strengere, men vi forsøkte å være snille gjennom hele prosessen. Det er jo ikke vits at det blir strid, selv om det er skjønn.

Kommentar

I følge grunnerververen, ble det tidlig en betent prosess, siden grunneierne var skeptiske til at Vegvesenet gikk til en og en, uten at hver grunneier fikk assistanse fra fagfolk. Denne skepsisen som oppsto da, preget hele prosessen. Det kommer tydelig til uttrykk ved at det straks ble opprettet et grunneierlag, som skulle sikre at hver grunneier fikk sine rettigheter ivaretatt. I tillegg kommer skepsisen til uttrykk ved at grunneierne krevde egne sakkyndige. Da rapporten til sakkyndig ikke kom til samme resultat som sakkyndig for Vegvesenet, er det lett å skjønne at tilliten ikke blir styrket. Å oppnå kjøpekontrakt etter videre forhandlinger på slike premisser, ville nok vært vanskelig.

Jeg er enig med grunnerververen at det kan være en ulempe for grunneierne å ikke ha noen direkte forhandlinger med Vegvesenet. En mulighet kunne kanskje vært om det var forhandlinger mellom Vegvesenet og hver grunneier, men at det var med en representant fra grunneierlaget på hvert møte. På den måten kunne grunneieren ha fått tryggheten med å ha med seg en representant, samtidig som det ville åpnet opp for muligheten til å skreddersy løsninger for hver enkelt eiendom.

I denne saken her ble det helt klart forhandlet rundt andre elementer enn erstatningssum, for å få til avtale. Dette var en fordel for grunneierne, i og med at Vegvesenet valgte å opprettholde alle disse tilbudene som spesielle skjønnsforutsetninger. Det som er interessant, er likevel at erstatningssummen, i følge grunnerververen, var en av de viktigste årsakene til at det ikke ble avtale. De andre tilbudene fra Vegvesenet var altså ikke nok til å få til avtale. Men man skal ikke se bort fra at det hadde vært enklere å få til avtale, med de samme vilkårene, hvis prosessen ikke hadde blitt så betent og hvis det var blitt ført flere forhandlinger direkte med grunneierne. Sannsynligvis ville skepsisen til Vegvesenets vurderinger i forhold til erstatningssummene vært mindre, hvis prosessen ikke var blitt så tidlig betent. Da ville det nok vært lettere å få aksept for erstatningstilbudet.

Jeg må si at jeg beundrer holdningen til grunnerververen i denne saken. Det at Vegvesenet opprettholdt tilbudene rundt andre elementer fra forhandlingene i skjønnet, og at han forsøkte å gjøre prosessen mest mulig grei for grunneierne, selv om den var blitt betent så tidlig, gir meg inntrykket av at han har stor forståelse for at det kan oppleves som en belastning for grunneier og at det er hans rolle som grunnerverver å gjøre denne belastningen så liten som mulig, selv om relasjonen er blitt dårlig og det er blitt skjønn.

4.2.4 Sak 2

Grunnerverver

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Først var det felles informasjonsmøte for alle grunneierne på et hotell i nærheten. Fra Vegvesenet var det jeg og prosjektleder som møtte opp og presenterte planen for gjennomføring og generelt om grunnerverv. Det ble også sagt noe om erstatning.

Etter dette var det befaring hjemme hos grunneier, med meg som grunnerverver og prosjektlederen. Vi gikk gjennom hva som ville skje på eiendommen og informerte om grunnerverv med tanke på regelverk og erstatningsnivå. I tillegg spurte vi om ulemper som ville oppstå som følge av inngrepet på eiendommen.

Allerede før informasjonsmøtet hadde grunneier skaffet seg advokat, for å klage på reguleringsplanen. Advokaten var derfor med på befaringen hjemme hos grunneier også. Etter møtet gikk alle forhandlingene gjennom advokaten, enten via brev eller e-post.

Påregnelig bruk

Det var ingen uenigheter når det kom til påregnelig bruk for arealene. Både Vegvesenet, grunneier og skjønnsretten mente at landbruk var den mest påregnelige bruken for arealene.

Erstatning og skjønnsresultat

Vegvesenet fikk avtale med de andre grunneierne om en erstatning på 26 kr per kvadratmeter dyrka mark. Det var dette tilbudet denne grunneieren avslo. I tillegg var det snakk om noe ulempeserstatning og erstatning for gjerder. Jeg prøvde å få til et godt tilbud for erstatning, men kunne ikke finne på ulemper som egentlig ikke eksisterte, bare for å få opp størrelsen på erstatningen. Men det var et element som var skjønnsmessig, hvor det var mulig å gi

grunneieren en liten fordel. Det var et lite areal som ble avskåret fra sitt opprinnelige, på grunn av ny trase. I tilbudet ble erstatningen for dette arealet tilbudt som rund sum, slik at arealet bak beregningen ble litt større enn det mest sannsynlig ville vise seg etter oppmåling. I tillegg ble det gitt tilbud om erstatning for flere gjerder enn han strengt tatt hadde krav på.

Det som var litt spesielt i denne saken her, var at vi tok inn en klausul i kontrakten med de andre grunneierne om at de skulle få samme erstatning som grunneieren som gikk til skjønn, hvis det skulle vise seg at han fikk mer. Jeg ville ikke at de skulle føle seg lurt. Det blir jo litt min rolle å ivareta rettighetene deres. Men jeg tenker litt annerledes hvis de har advokat.

Skjønnretten kom fram til en erstatning på 36 kr per kvadratmeter dyrka mark, samt ulempeserstatning og erstatning for gjerder. Den behandlet erstatningen på ca. samme måte som Vegvesenet og de sakkyndige, men med et viktig unntak: Skjønnretten gjorde ikke fradrag i erstatningen for frigjort arbeidstid for grunneieren, fordi de mente at han ikke kunne tilpasse seg med å finne annet inntektsgivende arbeid for den tiden som ble frigjort som følge av arealavståelsen.

Under forhandlingene ble det også sett på praktiske forhold på resten av eiendommen, for å se om det var noen tiltak som kunne gjennomføres. Dette gjaldt fjerning av asfalt fra den gamle traseen til vegen, noe om grøfting og rørsystemer, utforming av avkjørsel til jorde og oppsettelse av ferist i forbindelse med feundergang, som var en følge av inngrepet. Dette ble også tatt med som spesielle skjønnsforutsetninger.

Forhandlinger og prosess

Allerede før informasjonsmøtet hadde grunneieren skaffet seg advokat for å klage på reguleringsplanen. Årsaken til det var at han ønsket å få kjøreundergang, og ikke bare feundergang, for å komme til resten av arealene til landbrukseiendommen. Denne klagen ble først behandlet av kommunen, før den gikk til fylkesmannen. Der fikk grunneier ikke medhold.

Vegvesenet utsatte forhandlingene med denne grunneieren til klagen var avgjort. Vi ville vite hvordan det gikk der, før vi gikk i forhandlinger. Tidlig i prosessen så vi at det kom til å bli skjønn. Grunneieren var misfornøyd fordi han ikke hadde fått kjøreundergangen han ønsket seg. I tillegg var han misfornøyd med den lave erstatningen Vegvesenet ville tilby for dyrka

marka. Dessuten hadde han en dyktig advokat, som er interessert i bøndernes vilkår og har klare formeninger om at erstatningen for dyrka mark er for lav.

Det var saklig uenighet mellom Vegvesenet og advokaten til grunneieren om hvordan erstatningen skulle utmåles. På den ene siden var Vegvesenet låst på kvadratmeterpris for dyrka mark, mens advokaten til grunneieren nok følte seg låst til sine prinsipper. Det er vanskelig å forhandle da. Men det var ikke viktig for Vegvesenet å få til avtale, selv om vi prøvde. Vi ville prøve noen prinsipper på grunn av høy erstatning på dyrka mark i distriktet, så det var ikke farlig om det ble skjønn. Derfor brukte vi ikke så mye tid på forhandlinger. Vi avtalte bare de spesielle skjønnsforutsetningene, for å få til avtale om forhåndstiltredelse.

Det var et rent skjønn på dyrka mark, men Vegvesenet var ikke fornøyd. Vi mente det var ca. 10 kr for høy erstatning for dyrka mark. Generelt mener vi erstatningen for dyrka marka i distriktet er ca. 10 kr for høy, i forhold til det vi mener er faglig riktig, fordi skjønnsrettene gir mer i erstatning på grunn av høyt utbyggingspress. Årsaken til at vi ikke anket, var at vi ikke hadde tid, og at skjønnet la til grunn at det var i dette konkrete tilfellet grunneieren ikke hadde mulighet til å tilpasse seg, slik at det ikke skulle gjøres fradrag for spart arbeidstid. Selv om det var dette med spart arbeidstid som var det prinsipielle som kanskje burde vært prøvd i en anke. Men visste vi at det ville komme en ny sak i distriktet, hvor dette kunne bli prøvd. Vi må prioritere ressursbruken opp mot der pengene ligger og det prinsipielle. De store summene ligger ikke i erstatning for dyrka mark, men det var det prinsipielle som gjorde at vi ikke kunne gå høyere med erstatningstilbudet i denne saken.

Forhandlingene var anstrengte helt fra starten av. Det var ingen enkel part for Vegvesenet å møte siden grunneieren var misfornøyd med at han ikke fikk kjøreundergangen og hadde en vanskelig advokat. De andre grunneierne var mer opptatt av tiltak på eiendommene deres og hva som ville skje, men hos denne grunneieren var det konfliktfylt allerede fra starten av. Det ble en prinsipiell diskusjon rundt erstatning mellom Vegvesenet og grunneiers advokat. Dette oppfattet kanskje grunneieren som konflikt, men jeg prøver å ikke diskutere for mye med advokatene når grunneierne er der. Jeg vil ikke at de skal føle det er konfliktfylt. Men det var ikke samme koselige tonen under forhandlingene med denne grunneieren som det var med de andre.

Under skjønnsprosessen var det ca. likt. Den eneste forskjellen var at det ikke var rundt kjøkkenbordet til grunneieren, men i retten. Advokaten til grunneieren var bestemt og klar hele tiden.

Grunneier

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Det startet med at jeg fikk et brev fra Vegvesenet og kommunen om at vegen skulle rettes ut. Det var jeg positiv til, for det var jo en farlig veg. I brevet var det et utkast til hvordan tiltaket skulle løses. Etter dette var politikerne fra kommunen på befaring, før de skulle vedta planen samme kveld. Senterpartiet var det eneste partiet som gikk inn for kjøreundergang. Siden jeg ville ha kjøreundergang, henvendte jeg meg til kommunen, men ble blankt avvist. Etter det fikk jeg advokat og klagde inn til fylket, men det ble samme svaret der. Jeg følte ikke jeg kom noen veg. På samme tid ble det holdt et informasjonsmøte av Vegvesenet, hvor de informerte om tiltaket og andre ting.

Da klagen var behandlet, kom grunnerververen fra Vegvesenet, sammen med en til, på befaring. Ikke lenge etter kom det et brev med tilbud fra Vegvesenet, som ikke ble godtatt. Etterpå gikk kontakten gjennom advokaten.

Påregnelig bruk

Området er regulert til LNF, så det var ingen uenigheter med tanke på bruken av arealene. Det var landbruk.

Erstatning og skjønnsresultat

Tilbudet fra Vegvesenet var på 26 kr per kvadratmeter med dyrka mark, mens skjønnsretten kom til 36 kr per kvadratmeter dyrka mark. I tillegg ble det gitt tilbud om 50 000 kr i ulempeserstatning, som ble økt til 80 000 kr i skjønnsretten. Totalt ble det ca. 30 000 kr mer i skjønnet, sammenlignet med avtaletilbudet, så grunnerververen hadde nok vært litt romslig.

Vi forhandlet ikke om så mye annet enn erstatning. Jeg kom ingen veg med Vegvesenet. Det som ble forhandlet om var trase til ny gang- og sykkelveg, noen grøfter og kanaler, og nedkjøringen fra vegen. Jeg ville at den skulle få mindre stigning. Dette ble med i arbeidsavtalen og som skjønnsforutsetninger.

Forhandling og prosess

På grunn av at 90 % av jorda ligger på andre siden av vegen, og at trafikken vil øke, ville jeg ha kjøreundergang, og ikke bare feundergang, slik jeg fikk. Det mente folkene fra Vegvesenet som var og hadde grunnboringer at jeg ikke måtte gi meg på. Jeg tilba til og med gratis jord, og kom med forslag til plassering, slik at totalt tre eiendommer kunne bruke den, men de sa at det var for dyrt og for lite trafikk. Men det var jo også en prinsipp sak. Hvis jeg fikk, så måtte også andre få.

Jeg var også uenig i erstatningen for dyrka marka. Tilbudet var på 26 kr per kvadratmeter, mens de fikk 44 kr per kvadratmeter ikke langt herfra i et annet skjønn. Derfor godtok jeg ikke tilbudet til Vegvesenet. Jordbruksjorda er lite verdt. Det er ikke helt godt at den er så lav sammenlignet med mye annet, for eksempel tomtepriser. Vegvesenet kan herse og gjøre som de vil, så lenge den er så billig. 300 000 for 11 mål er for lite, men konsesjonsprisen her er 15 kr per kvadratmeter for dyrka mark, så det er den andre siden av det. Vi må nok bare godta at prisen er så lav for landbruksjord, men Vegvesenet kan grafse i en del jord når de kan betale så lite for den.

Vegvesenet mente at prisen i skjønn kunne bli enda lavere, men advokaten var ikke i tvil om at vi ville vinne fram. Han mente at Vegvesenet tok skjønn for å prøve å presse ned prisen på dyrka marka. Naboene mente også at jeg bare måtte stå på for å få opp prisen, men det godtok, med en klausul om at de skulle får det samme som meg, hvis det ble mer. Det var feigt. En avtale er en avtale. Men jeg skrev under arbeidsavtale for å slippe ekspropriasjon. Jeg ville ikke bli så upopulær heller.

Det var en belastning å stå i den konfrontasjonen og mange papirer å sette seg inn i. Jeg fikk magesår og lignende av det. Særlig det å måtte avvikle drifta etter 3-4 generasjoner med drift var hardt. Det hadde jeg nok ikke gjort hvis de ikke hadde ødelagt gården. Det var den beste jorda på hele gården som gikk med til vegen og 90 % av jorda ligger på andre siden av vegen. Men det hadde nok ikke vært lett å drive gården under anleggsperioden heller, med store maskiner og ingen gjerder. Slik sett var det greit at det ikke var drift på gården.

Det var dårlig av Vegvesenet å tegne inn en veg som tilhørte min eiendom, på naboens eiendom på et kart. Det ble en stor krangel på grunn av dette, for naboen mente da at det var han som eide vegen. I tillegg ble det en krangel om adkomst. Naboene ville bruke den vegen

fordi han mente han eide den, men det ville ikke jeg, siden det var jeg som eide den. Dette gjorde at jeg ble forarget på at naboene fikk klausulen i avtalen. Vi burde heller slått oss sammen. Men slik det ble nå, var det jeg som måtte ta hele utgiftene, mens de bare fikk fordelene.

Proessen var grei, før den kom i retten. Jeg har ingen ting vondt å si om grunnerververen. Alt var saklig, så det er ikke noe vondt å si om det. Men det var ubehagelig å være i retten. Begge advokatene var utidige. Advokaten til Vegvesenet var en kyniker. Men jeg forstår jo motparten også. Alle vil jo komme med sine synspunkter. Jeg reagerte på at befaringsammen med lekdommerne ble avholdt under byggeperioden. De kan jo ikke vurdere ulempene på eiendommen da.

Alt i alt så er jeg fornøyd. Veggen er blitt god og resultatet fra skjønnnet var rett. Prisen fra skjønnnet er blitt brukt i avtale mellom Vegvesenet og andre etterpå. Jeg angre ikke. Jeg fikk det til best mulig for gården sin framtid.

Kommentar

I og med at grunneieren opplevde det som et svik at naboene fikk med klausulen i kjøpekontrakten, kunne det nok vært lurere av Vegvesenet å ikke ta med slike klausuler. Jeg har forståelse for at grunnerververen kan føle et visst ansvar i forhold til de som skriver under på kjøpekontraktene, men jeg er enig med grunneier i at en avtale er en avtale. Hvis grunnerververen er så i tvil om erstatningen som tilbys er riktig, bør eiendommene heller tas med til skjønn. Eventuelt går det an å legge seg opp et nivå i erstatningstilbudet. I dette tilfellet hadde nok grunnerververen visse formeninger om hva som kom til å bli resultatet fra skjønn, men mente at det var over hva som ville være faglig riktig erstatning. Jeg kan forstå at det er vanskelig å gi en erstatning som er 10 kr høyere per kvadratmeter enn det som er faglig riktig. Erstatningstilbudet til Vegvesenet skal følge de samme prinsippene som ekspropriasjonserstatningsloven, som da skal gi det samme resultatet i skjønn som erstatningstilbud fra Vegvesenet, hvis vi skal tro de etiske retningslinjene. Men de samme retningslinjene sier også at tvilen i erstatningssummen skal komme grunneier til gode, slik at det gis tilbud som er i toppsjiktet av hva som kan forventes hvis det blir skjønn. Jeg tror det ville vært bedre å bare akseptere at erstatningen fra skjønnretten er blitt såpass høy for dyrka mark, og legge seg på det samme nivået. Å gå til skjønn og tape gang på gang er meningsløs bruk av ressurser og er en ekstra belastning for grunneierne som opplever det. Jeg tror

forhandlingsprosessen ville blitt bedre hvis Vegvesenet bare aksepterte at erstatningen var blitt såpass høy, og ga tilbud etter det. Da ville ikke grunneierne følt at Vegvesenet prøvde å lure til seg billig jord.

Grunnerververen uttaler at det ble tatt med klausul i avtalene med naboene fordi hun ikke ville at de skulle føle seg lurt, men at det er annerledes hvis grunneieren har skaffet seg advokat. Jeg mener at det er like mye grunnerververens oppgave å ivareta grunneiernes interesser etter at de har fått advokat. Det er jo en del av jobben med å være grunnerverver. I følge de etiske retningslinjene er en av måtene for grunnerververen å ivareta grunneierens interesser, å sørge for at han gis advokat, men det kan umulig være slik at grunnerververens ansvar for å ivareta rettighetene til grunneier forsvinner idet grunneier får seg advokat. Oppgaven til grunnerververen må jo hele tiden være å få til det som er faglig riktig. Forhandlingene kan ikke gå over i en prutekonkurranse når grunneier skaffer seg advokat.

4.2.5 Sak 3

Grunnerverver

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Vanligvis sendes det ut brev til grunneier med innkalling til befaring på hver enkelt eiendom, hvor det bes om at grunneier møter. Under befaring stikkes det ut ervervsgrenser for å vise hvor inngrepet vil gå. Det gis også informasjon om konsekvensene av planen og inngrepet. Grunneier får anledning til å komme med ønsker og synspunkter. På bakgrunn av et som kommer fram under befaringen blir det utarbeidet utkast til avtale med forslag til erstatning og andre vilkår mellom Vegvesenet og grunneier. Grunneier får tre ukes frist på seg til å svare.

I denne saken ble kontakten opprettet på samme måte, men siden grunneier var opptatt måtte vi avtale å møtes hjemme hos grunneier, etter arbeidstid. Møtet ble kun avholdt på terrassen til grunneier, da grunneier mente det ikke var noen vits i å se på veien. Vi så på kart og snakket om fag og andre ting. Grunneier var en hyggelig fyr.

På møtet signaliserte grunneier at han ville ha tomteverdi for grunnen mens Vegvesenet mente det måtte være bruksverdi siden det var LNF. I tillegg opplyste han at han ønsket advokat. Kort tid etterpå kom det brev fra advokaten som grunneier hadde skaffet seg. Advokaten opplyste om at grunneier ønsket tomteverdi. Derfor ble det ikke gjort flere forsøk på å komme

fram til enighet. Etter dette foregikk all kommunikasjon med grunneier gjennom brev til advokaten.

Det var jeg som hadde kontakt med grunneier hele tiden, med unntak av den ene gangen hos namsmannen. På grunn av ferie var måtte det være stedfortreder fra Vegvesenet. I tillegg var det noe kontakt mellom grunneier og byggeleder, men dette var mer om praktiske ting i forbindelse med bygginga.

Påregnelig bruk

På bakgrunn av planstatus la jeg til grunn at arealet som ble ekspropriert skulle erstattes etter bruksverdi som dyrka mark. Denne vurderingen var grunneier uenig i, som mente at påregnelig bruk var utbygging.

Erstatning og skjønnsresultat

Tilbudet fra Vegvesenets side var 15 kr per kvadratmeter dyrka mark. Grunneier på sin side ville ha tomteverdi. Skjønnsretten ga grunneier ganske høy bruksverdierstatning; 30,50 kr per kvadratmeter etter matjordverdi.

Grunneier begjærte overskjønn. Vegvesenet benyttet da anledningen til å påstå at erstatningen skulle ned. Overskjønnet kom til en erstatning på 17 kr per kvadratmeter etter landbruksverdi. Dette var et godt resultat. Grunneier tapte på å anke, siden erstatningen gikk ned. I tillegg måtte han dekke egne saksomkostninger, så totalt sett ville han tjent på å godta tilbudet fra oss.

Forhandlingene gikk først og fremst ut på hva som var påregnelig bruk. Det var ikke snakk om tiltak på eiendommen eller andre løsninger, og det var bare noen få andre elementer som ble drøftet. Vegvesenet mente at det ikke ville være noen ulemper på eiendommen siden det var snakk om å avstå en liten stripe i kanten av eiendommen. Det var heller ikke alt av det arealet som var dyrket.

I utkanten av eiendommen var det noen trær som grunneier ønsket å få erstatning for. Vegvesenet var ikke enig i at disse skulle erstattes. Det ble de heller ikke i skjønnsretten eller overskjønnet.

Matjord var også tema. Fra grunneiers side var det ønske om å få erstatning for matjorda, men Vegvesenet hadde behov for all matjorda, så grunneier fikk ikke noe av den. Det var litt spesielt at Vegvesenet måtte dokumentere ovenfor grunneier at de brukte alt matjorda. Han fikk ikke erstatning for denne i skjønnsretten eller overskjønnet.

På grunn av at det ble forhandlet om så få elementer var det ingen spesielle skjønnforutsetninger for denne eiendommen.

Forhandling og prosess

Uenigheten mellom grunneier og Vegvesenet lå i hvilke prinsipper som skulle legges til grunn. Vegvesenet tilbudte erstatning på bakgrunn av planstatus, som da ble bruksverdi for dyrka mark. Grunneier var fast bestemt på at det skulle være tomteverdi. Denne grunnleggende uenigheten gjorde at det ikke ble noen avtale. Det var for stort sprik mellom krav og tilbud til at det kunne forhandles på. Det var ikke mulig å møtes på halvveien.

Grunneier var gjennom hele prosessen høflig og saklig å forholde seg til, og kjente godt til rettighetene sine, men det var en vanskelig prosess. Grunneier brukte nesten alle mulighetene sine til å klage. Blant annet ble det klaget på ekspropriasjonsvedtaket. Denne klagen ble ikke tatt til følge. Når Vegvesenet skulle tiltre eiendommen, måtte det søkes om forhåndstiltredelse fordi det ikke var tid til å vente på resultatet fra skjønnet. Dette fikk Vegvesenet medhold i, men grunneier klagde vedtaket inn for samferdselsdepartementet, som forkastet klagen. Etterpå måtte Vegvesenet søke namsmannen om tvangsfullbyrdelse for å tiltre eiendommen. Gjennom namsmannens vedtak fikk Vegvesenet besittelse over det arealet som var regulert til veg. Dette vedtaket ble ikke påklaget av grunneier.

Under skjønnet frontet advokatene saken for hver sin part, så det var litt mer formell atmosfære. Men grunneieren var hele tiden ryddig og høflig. Det var bare uenighet om saken. Grunneier var meget profesjonell og oppegående.

Det var en vanskelig prosess med mye jobb. Grunnen til det var nok mye fordi grunneier ikke hadde fått sitt ønske oppfylt med tanke på erstatningen. Heldigvis hadde Vegvesenet tid til å gå de rundene som var nødvendige for å gjennomføre tiltaket. Ellers kunne grunneier ha presset Vegvesenet til erstatning som ikke ville vært faglig forsvarlig.

Grunneiere

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Selv om det var kommunen som skulle betale for tiltaket, var det Vegvesenet som sto for selve jobben. Det startet med reguleringsprosessen. På det tidspunktet var vi begge veldig opptatt, noe som sto i veien for at premissene kunne blitt påvirket allerede da. Etterpå kom det brev fra Vegvesenets grunnerverver, hvor det sto opplyst om saksgangen, advokat, rammer osv. I tillegg sto det at grunnerververen ønsket et møte.

Møtet ble avholdt på denne eiendommen. Saken ble gjennomgått på kart, og det ble lagt fram et tilbud om erstatning. Dette var det ikke enighet om, og det følte heller ikke som om det var mulig å forhandle heller. Etterpå kom det et brev fra Vegvesenet med tilbud til erstatning, uten videre begrunnelse. Siden det ikke var enighet rundt erstatning, og ikke følte som det var rom for forhandlinger, kontaktet vi advokat. Det ble da sendt et brev til Vegvesenet med forslag til forlik basert på samme erstatning som en nabo hadde fått fra kommunen. Dette avsto Vegvesenet.

Kontakten med Vegvesenet gikk gjennom samme person hele tiden, med unntak av da noen gamle trær skulle registreres. Men siden det var advokat inni bilde, gikk all kommunikasjonen etter møtet gjennom advokaten.

Påregnelig bruk

På lang sikt vil nok eiendommen bli utbygd, selv om vi har prøvd å verne om matjorda, fordi vi ønsker å ta vare på det som kan brukes til matproduksjon. Men det må tas hensyn til hvor eiendommen ligger. Den er snart som en øy inni utbygde områder, så før eller siden vil den nok bli utbygd. Dette ble argumentert med i retten, men Vegvesenet mente at utbygging ikke var påregnelig, siden det aldri var tatt initiativ til utbygging. De mente snarere at det var påregnelig med landbruk, blant annet fordi det var blitt investert i grøfting og lignende.

Retten la til grunn det samme som Vegvesenet, at det ikke var påregnelig med utbygging fra vår hånd, men at det var landbruk som var påregnelig utnyttelse.

Erstatning og skjønnsresultat

Tilbudet fra Vegvesenet var på 15 kr per kvadratmeter med dyrka mark. Dette var vi ikke enige i, fordi vi mente det burde gis erstatning for framtidig utbygging. Vi visste at

kommunen hadde gitt 200-250 kr per kvadratmeter for dyrka mark rundt her, og at de hadde gitt 150-200 kr andre steder i kommunen. I tillegg fikk en nabo på samme tid 200-250 kr per kvadratmeter dyrka mark. Også der var det kommunen som skulle stå for, selv om det var en utbygger som skulle betale med en gang, siden det var en del av en rekkefølgebestemmelse. Men Vegvesenet gikk ikke med på den erstatningen.

I skjønnsretten ble resultatet 32-34 kr per kvadratmeter dyrka mark. Dette var fordi skjønnsretten fastsatte egen erstatning for matjorda. Slik sett burde vi ikke ha anket. Men fordi vi mente det var andre punkter som ikke var blitt berørt, anket vi.

I lagmannsretten ble det 17 kr per kvadratmeter dyrka mark. Dette var 2 kr mer enn tilbudet fra Vegvesenet, men fordi erstatningen gikk ned etter anken, måtte vi bære egne saksomkostninger. Totalt sett var det derfor dårlig butikk. Årsaken til at det gikk ned var at lagmannsretten ikke verdsatte matjorda for seg og kapitaliserte med utgangspunkt i årlig leieinntekt. Vi mente at den reelle produksjonen på eiendommen burde vært lagt til grunn, særlig siden det dyrkes økologisk, som ville gitt høyere avkastning.

Vi la også fram at vi ønsket erstatning for noen gamle trær, grøfting og matjord. Dette var ikke Vegvesenet ville til å forhandle om. Vi fikk kun tilbud om bruksverdi til 15 kr per kvadratmeter.

Forhandling og prosess

Unigheten dreide seg både om pris, fordi vi mente det var påregnelig med utbygging en gang i framtiden, og om likhetsprinsippet. Det er jo helt urimelig at naboen fikk 200-250 kr per kvadratmeter for samme type jord som vi skulle få 15 kr per kvadratmeter for. Derfor gikk vi til skjønn og anket, fordi vi mente det burde være lik pris for like tilfeller. Når kommunen kan betale 200-250 kr per kvadratmeter med den ene handa, men ikke mer enn 15 kr med den andre handa, blir det ikke likt. Vi følte at vi ikke ble hørt på dette.

Siden naboen også hadde landbruksjord, følte vi at det var best å argumentere med dette, men vi nådde ikke fram. Advokaten til Vegvesenet sa at avtalen med naboen var basert på frivillighet, og at han derfor kunne få 200-250 kr per kvadratmeter, mens her var det ekspropriasjonsprinsipper som skulle legges til grunn og at var dette som gjorde at det ble en

annen sum. Vegvesenet viste bare til gjeldende rett og at det var bruksverdi som skulle legges til grunn ved erstatning for landbruksjord.

Myndighetene vil bare ha erstatningene ned. For å få god erstatning må du nesten, mot egen vilje, forsøke å få omdisponert arealene. Derfor tilbudte vi arealene våre til utbygging da det var rullering av kommuneplanen året etter. Vi ville ikke risikere at store arealer blir avstått til 15 kr per kvadratmeter. Eiendommen ligger jo utsatt til. For eksempel med tanke på skole eller sykehjem.

Vi opplevde aldri at det var reelle forhandlinger. Bare diktat fra Vegvesenet. Vegvesenet er ikke villige til å forhandle om erstatning på samme måte som kommunen. De kunne heller ikke gi et godt svar på kommunen sine summer. Problemet er viljen til å finne en løsning. Det brukes jo mer penger på å krangle enn det koster for arealene. Ca. det dobbelte.

Siden det først var i vranglås, gjorde vi mye for å hindre Vegvesenet i å komme i gang med arbeidet og lignende. Vi nektet å gi dem tilgang til arealene, men de fikk tilgang til slutt, og klagde på jobben som ble gjort.

I skjønnsretten var det dårlig stemning fra begge sider. Advokaten til Vegvesenet var arrogant og avbrøt stadig. Vi følte oss latterliggjort. Det var under enhver verdighet fra retten. Vi opplevde at advokaten til Vegvesenet ble veldig provosert, men vi ville jo bare hjelpe vår sak. Han var også provoserende for oss.

I lagmannsretten var det litt ”ovenfra og ned” – holdning, men vi er ressurssterke nok til å tåle det. Vi ble provoserte av lagmannsretten. Domsslutningen er bare en gjengivelse av rettspraksis og generelle ting. Vegvesenet bruker dette så sterkt at det ikke ble forhandlingsrom, særlig så lenge de bare kommer med det de tror blir resultatet i skjønn. Men selv dommen i lagmannsretten ga jo mer i erstatning enn tilbudet fra Vegvesenet.

Det spesielle er at ½ år senere skulle Vegvesenet erverve langs en annen veg. En annen person enn tidligere tok da kontakt og prøvde å få til frivillig avtale. Arealet de ville ha, var et areal på ca. 10 daa med høybonitets lauvskog som var vanskelig å komme til. I tillegg ville de leie et areal på ca. 5 daa til anleggsbelte i ca. 2 år. Grunnerververen forklarte per telefon hvordan de hadde kommet fram til erstatning og sendte tilbud i posten. Forslaget var på 180

kr per kvadratmeter for det arealet som skulle avstås og 50 for per kvadratmeter for de arealene som skulle leies i 2 år. I tillegg hadde vi ønske om at Vegvesenet skulle opparbeide en traktorveg som vi kunne overta etterpå. Det gikk de med på. Vi tenkte at vi måtte bare skrive under. Det var jo 10 ganger mer i erstatning for uproduktiv skog enn god matjord. Innen kort tid kom pengene inn på konto.

Vi er godt fornøyde med det siste, men det virker ikke som det er noen forutsigbarhet i Statens vegvesen. Vi vet ikke helt hvilke erfaringer vi skal bygge på. Den første saken brukte jo lang tid, mens den andre saken ble løst på telefon. Det kan nok også være litt personavhengig, da.

Kommentar

Prosesen i denne saken var usedvanlig vanskelig, med ekspropriasjon, vedtak om forhåndstiltredelse og klagerunder. Begge partene beskriver prosessen som vanskelig, men klarte å skille mellom sak og person. Det er imponerende, siden det for kan komme følelser inn i bildet. En ting er at grunneierne ikke opplevde at det var reelle forhandlinger, det er ille nok i seg selv, men det er enda verre at de følte seg sett ned på både i skjønnsretten og overskjønnet. At de i tillegg følte seg dårlig behandlet av advokaten til Vegvesenet er heller ikke bra. Etter min mening burde det gå an å kjøre en slik prosess uten at de ble så dårlig behandlet. De brukte tross alt bare rettighetene sine.

I følge grunnerververen er det sjelden at det ikke forhandles rundt andre elementer, og dermed ikke blir spesielle skjønnsforutsetninger, slik som i denne saken. Det ble brukt lite tid på forhandlinger, som er forståelig nok, siden det var så stor uenighet mellom partene. Jeg tror uansett ikke at det kunne blitt avtale i denne saken, så lenge grunneierne og Vegvesenet fastholdt sine standpunkter, men jeg tror det hadde vært en fordel at grunneierne hadde fått en bedre forklaring på de prinsippene som ligger bak verdsettinga til Vegvesenet. På den måten kunne grunneierne kanskje forstått mer av hvilke prinsipper Vegvesenet la til grunn, og fått en bedre forklaring på hvorfor dette gir andre summer enn tilbudet det kommunen gir. Det at de ikke har fått disse prinsippene ordentlig forklart, gjør at de føler seg forskjellsbehandlet og at Vegvesenet er uforutsigbare å forholde seg til. Det er en fordel om grunneierne opplever å bli hørt, og det bør de, men det er kanskje for mye forlangt at de skal være fornøyde, så lenge de er misfornøyde med resultatet.

Hvis jeg ser på saken fra Vegvesenets side, kan jeg tenke meg at det er vanskelig å vite hvor mye tid man skal bruke på forhandlinger som åpenbart ikke vil føre til frivillig avståelse med kjøpekontrakt. Jeg kan også tenke meg at det må være vanskelig for Vegvesenet å komme med strenge krav til verdsettelsen, når kommunen tilsynelatende opptrer så fritt. Jeg tror at folk flest kan ha problemer med å skille mellom de ulike offentlige organer, og at dette kan medføre at folk kan føle seg forskjellsbehandlet. Kanskje burde kommunene også vært bundet til de samme prinsippene som Vegvesenet? På den måten hadde det blitt mer lik behandling.

4.2.6 Sak 4

Grunnerverver

I denne saken var det en grunnerverver i Vegvesenet som var ansvarlig for grunnervervet til fortau langs eksisterende veg, men det ble leid inn konsulent på saken.

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Jeg var først ute med konsulenten og byggeleder for å se på inngrepet og gå gjennom omtrentlig erstatning i området. Deretter ble grunneier kontaktet av konsulenter, per telefon, og det ble avholdt et møte hos grunneier, sammen med faren, med konsulenten og byggeleder fra Vegvesenet. Faren ville styre det meste.

Etter dette sendte konsulenten ut avtaleforslag til grunneier, i form av brev. Som svar på dette kom det et brev fra faren til grunneier, som var undertegnet grunneier. Det ble forlangt en rekke tiltak. På det tidspunktet var skjønnet fra første parsell allerede berammet.

Da det nærmet seg skjønn, kom jeg inn i bilde. Fullmakten til konsulenten gikk ikke lenger enn forhandlinger. Jeg hadde et møte hjemme hos grunneier, sammen med byggeleder. Faren til grunneier og en ingeniør var også til stede. Det var mest de som snakket, og de forlangte en rekke tiltak. Jeg måtte si noe om hva grunneier faktisk hadde krav på. Det må blant annet skje en skade, før det gis erstatning. I tillegg kom de med krav om utførelse av fortauet forbi eiendommen, som vi ikke kunne gå inn på fordi det ikke var i samsvar med byggestandarden på tiltaket.

Siden det ikke så ut til å bli avtale, fikk jeg grunneier til å kontakte advokaten til de andre grunneierne nedi gata. Etter dette fikk vi fort arbeidstillatelse. På grunn av dårlig tid og at arbeidstillatelse allerede var gitt, ble det ikke flere forsøk på å få til kjøpekontrakt.

Vi hadde ikke noen strategi for å få til avtale. Strategien er at tilbudet skal være likt det man antar skjønnsretten vil gi. For å finne det, ser vi på tidligere skjønn i området eller andre områder det går an å sammenligne med.

Påregnelig bruk

Det ble ikke diskutert noe om påregnelig bruk. Hvis det skal bygges ut der, må huset rives. Vi vurderte det som bolig og han fikk tilbud etter det. Hadde ikke fortauet kommet, hadde han vel fortsatt å bo der. Retten har også vurdert det slik.

Fortauet gjør området klart for utbygging. Sånt sett kunne man kanskje prosedert på fradrag for fordel ved framtidig bruksendring i henhold til reguleringsplan for området, men det er så langt fram i tid at det blir søkt å prosedere på fradrag ved utbygging.

Erstatning og skjønnsresultat

Alle avtalene gikk gjennom meg, selv om det var konsulenten som sendte de ut. Tilbudet var på 50 000 kr. I skjønnsretten fikk han 78 000 kr.

Faren til grunneier og en ingeniør kom med en rekke krav om tiltak som ikke kunne imøtekommes. Dette gikk på tiltak som byggeleder sa at ikke kunne gjennomføres, og som dessuten var for dyre. Tiltakene det var snakk om, var å bygge en mur, gjerde mellom huset og fortauet, fysisk skille mellom den nye adkomsten og p-plass, erstatning for økt jordtrykk og økt vannføring. Grunneier ville ha ny mur utpå grunnmuren. Vi kunne ikke akseptere det. Vi bygger ikke på den måten. Det var helt uaktuelt å vurdere slike tiltak.

Vegvesenet opparbeidet ny adkomst til eiendommen. Det var også inne en konsulent som utredet støy, og beskrev de tiltakene som grunneier skulle få tilbud om på boligen.

Støyutredningen var bilag til skjønnsbegjæringen. Vi isolerte tre yttervegger, tak/loft, byttet alle vinduer på tre vegger og satte inn støyreduksjonsventiler. Og så malte vi huset. Det var derfor han fikk fradrag på erstatningen i skjønnet. Men støyisolering gir jo andre virkninger enn bare få bort støy, blant annet sparte fyringskostnader. Det har ikke skjønnsretten tatt

hensyn til i stor nok grad. De kunne gått lenger enn de gjorde. Retten vurderte bare sparte vedlikeholdskostnader. Erstatningen burde vært i tråd med det grunnervvskonsulentens tilbød. Men noe må man bare la ligge. Han fikk i hvert fall fradrag for de tiltakene vi gjorde.

Hadde det vær mer penger til prosjektet, hadde vi kanskje fått innløst hele eiendommen. Vi burde kanskje gjort det. Både på grunn av nærheten til fortau, blant annet med snøbrøyting, og at det ble kostet på så mye på det gamle huset. Det var et dårlig, uisolert hus, på en liten eiendom.

Forhandling og prosess

Det skulle lages fortau langs en strekning på 3 km, med fortau på begge sider langs deler av en riksveg. Prosjektet ble ikke fullfinansiert i starten, og det ble bygd opp ensidig fortau langs hele traseen, og bare et lite stykke var det tosidig, som reguleringen viste. Men så fikk vi ”krisepenger” til å fullføre med fortau på hver side langs hele vegen. Derfor hadde vi dårlig tid til å gjennomføre forhandlingene, ca. 4 måneder.

Jeg vet ikke om vi hadde blitt enige. Vi fikk ikke prøvd ordentlig. Skjønnsretten vrei seg unna kvadratmeterpris. Den brukte bare differanseprinsippet, men jeg har ikke noe imot det. Uenigheten gikk på tekniske løsninger som ikke kunne imøtegås. Hadde ikke grunneier gitt seg på det, så hadde det ikke blitt noen avtale.

Forhandlingene ble avbrutt av muligheten til å få fastsatt erstatningen i skjønn. Hadde ikke skjønn vært berammet, hadde vi forhandlet mer. Men hadde han stått på kravene, ville det ikke blitt avtale. Da hadde det blitt skjønn.

Grunnervvskonsulenten sa at faren kom inn og prøvde å overstyre forhandlingene. Jeg oppfattet grunneier som en rolig person. Det var faren og ingeniøren som pratet mest. Det var lett for de å overkjøre han. Jeg forsøkte å svare til han. Han skjønnte nok ganske mye av det, selv om han ikke ga så tydelig uttrykk for det. Det var ikke opphisset stemning. Verken med konsulenten og byggeleder, med meg og byggeleder eller i skjønnen. Han godtok at inngrepet kom. Det han ville var jo å få mest mulig ut av det, og det er greit, men kravene sammenfaller ikke alltid med det Vegvesenet kan gi etter erstatningsprinsippene.

Det var ryddig under skjønnet, som de aller fleste skjønn. Rolig, gemyttlig tone. Det er sjelden amper stemning i skjønn. Holder et rolig nivå. Både vi og prosessfullmektigene prøver å legge fram uenighetene så saklig som mulig. Det er god tone og respekt for synspunktene. Advokatene våre er veldig flinke til å spørre grunneier slik at han ikke blir provosert.

Grunneier

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Jeg fikk først et generelt skriv i posten om at de skulle lage fortau langs veggen. Det var litt fram og tilbake om det skulle bli fortau på begge sider av veggen eller om det bare skulle være på den ene siden. Først fikk jeg brev om at det bare ville bli fortau på den ene siden av veggen, motsatt side av min eiendom, fordi det ikke var nok penger til begge sider. Men etterpå fikk jeg nytt brev om at det ville bli fortau på begge sider av veggen, fordi det var penger til det likevel. Deretter kom de på befaring for å se på huset og hvordan inngrepet ville bli. Så fikk jeg et brev fra grunnerververen i Vegvesenet med tilbud til erstatning. Tilbudet var ikke godt nok, så jeg tok kontakt med grunnerververen for å få til et møte og forhandle om erstatningen. Jeg ville helst få til avtale.

På møtet var det grunnerververen fra Vegvesenet som møtte opp, sammen med en annen person som også var fra Vegvesenet. Siden jeg ikke hadde noen erfaring med slike saker selv, hadde jeg med meg faren min og en sivilarkitekt som bistand på møtet.

Forhandlingene på møtet førte ikke fram, så jeg følte at eneste utvei ville være å gå til sak. Derfor kontaktet jeg advokat rett etter møtet. Etter dette gikk all kontakten med Vegvesenet gjennom advokaten, og jeg hadde ingen direkte kontakt med dem.

Påregnelig bruk

Det var ingen diskusjoner rundt påregnelig bruk.

Erstatning og skjønnsresultat

Tilbudet fra Vegvesenet var på 50 000 kr i pengeerstatning, mens jeg fikk 78 000 kr i skjønnet. I tillegg ble det forhandlet rundt noen andre tiltak på eiendommen, som også ble drøftet i skjønnet. Dette gjaldt blant annet krav om gjerde, støyisolering av huset og tiltak på grunnmuren i forbindelse med anleggelse av fortauet. Vi var redde for at det ville komme sprekker i grunnmuren som følge av vibrasjoner i tilknytning til arbeidet utenfor.

Forhandling og prosess

Jeg konfererte meg med en ingeniør og en sivilarkitekt for å finne ut hva som var vanlig å få og hva jeg hadde krav på. De mente at jeg burde få mer enn hva Vegvesenet hadde å tilby. Uenigheten mellom meg og Vegvesenet dreide seg om størrelse på erstatningssummen, hvilke tiltak Vegvesenet skulle betale for og hvor mye som eventuelt skulle trekkes fra i erstatningssummen på grunn av fordeler med blant annet bedre isolasjon av huset. Advokaten min mente at det ikke skulle trekkes fra for fordeler av at huset ble bedre isolert etter inngrepet, men Vegvesenet var uenige i dette. I tillegg var vi uenige om hvor store ulemper jeg fikk som følge av fortauet. Det ble jo lagt nesten helt inntil husveggen, så folk ser jo rett inn når de går forbi. Dessuten kommer det ekstremt mye snø som legger seg inntil husveggen når de brøyter fortauet. Men jeg må jo innrømme at det er blitt bedre med støyisolering av huset, og så går det mindre til fyring nå.

Jeg opplevde forhandlingene med grunnerververen fra Vegvesenet som grusomme. Hun ville ikke etterkomme noen av kravene mine. Det følte ikke som det var noe å forhandle om. Det er ingen ting positivt å si om grunnerververen. Jeg klarer ikke å peke på hva det var, men det var generelt en nedlatende holdning, og jeg vil ikke forhandle med henne om noe som helst igjen. Etter møtet med grunnerververen var jeg så lei av å høre på henne, at jeg bestemte meg for å gå til skjønn der og da. Det samme inntrykket fikk jeg av en annen dame oppi veien her. Hun gikk til skjønn på grunn av at hun var så misfornøyd med grunnerververen. For min egen del hadde jeg nok heller ikke bestemt meg så fort for å gå til skjønn, hvis jeg hadde blitt bedre behandlet. Jeg syntes synd på hun andre fra Vegvesenet som måtte være med grunnerververen, men hun var bedre å prate med for meg.

Det var bedre under rettsaken enn under forhandlingene. Til og med advokaten til motparten var mer sympatisk enn grunnerververen fra Vegvesenet. Det var ikke behagelig å være i retten. Jeg satt jo bare og hørte på, utenom når vi var på befaring. Utfallet ble 28 000 kr mer enn tilbudet til Vegvesenet, så det var god butikk, men det var drepende kjedelig. Jeg er godt fornøyd med hvordan resultatet ble til slutt. Pengene kom på konto kort tid etterpå og snekkerne kom og gjorde den jobben de skulle.

Kommentar

Det er rart at ikke grunneier nevnte kontakten med konsulenten i det hele. For meg virker det som det som farget prosessen mest, var den dårlige behandlingen han følte han fikk av grunnerververen i Vegvesenet. Det er interessant at grunneier følte seg dårlig behandlet og at grunnerververen hadde en generelt nedlatende holdning, mens grunnerververen på sin side prøvde å behandle grunneieren bra og få han med i forhandlingene. Kanskje skyldes det at grunneieren følte han fikk blankt nei på alle tiltakene det ble forhandlet rundt, eller andre ting. Optimalt sett så burde vel forhandlingsprosessen vært mer behagelig for grunneierne enn skjønnsprosessen, særlig hvis grunneieren har ønske om å inngå avtale, som i dette tilfellet. Men det er vanskelig å vite hva som vil være riktig å gjøre, i saker som denne, hvor grunneieren har to andre som forhandler for seg og kommer med en rekke krav som grunnerververen og byggeleder oppfatter som urealistiske.

4.2.7 Sak 5

Grunnerverver

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Kontakten mellom meg og grunneierne startet med at jeg ringte rundt til grunneierne og fikk de hit til Vegvesenet i grupper på ca. 5-6 personer, for å informere om hva som ville skje. Etterpå hadde vi møter hjemme hos hver enkelt grunneier. Hovedpoenget med disse møtene var å få vist inngrepet i terrenget og få grunneierne til å forstå hva det ville gå ut på for deres eiendommer. Det var også et mål å få til avtaler om forhåndstiltredelse, som vi fikk med de fleste grunneierne. Den gamle reguleringsplanen for området viste en bredde på 18 meter på vegen, mens den nye bare viste 13 meter. Dette ble nevnt for å vise grunneierne at det var en fordel for de. Det ble også nevnt hva som var tilbudet fra Vegvesenet med tanke på erstatning.

Etter dette sendte jeg et brev til alle grunneierne hvor jeg gjentok erstatningstilbudet, og opplyste om at de som var villige til å forhandle videre, måtte ta kontakt. De andre ville bli med til skjønn. Det var 1 eller 2 grunneiere som tok kontakt. De andre hørte jeg ikke noe fra for de var uenige i erstatningstilbudet.

Etterpå eksproprierte Vegvesenet etter den ene reguleringsplanen. Grunneierne fikk da advokat. De som ikke hadde vist interesse for videre forhandlinger med Vegvesenet, ble koblet på samme advokaten. De hadde fortsatt mulighet til å inngå avtale, men ingen gjorde

det. Jeg hadde kontakt med advokaten, men forhandlet ikke mer etter at det var blitt skjønnet. Da var toget for avtale gått.

Påregnelig bruk

Det ble ikke nevnt noe særlig om påregnelig bruk under forhandlingene, men det ble nevnt i skjønnet. Alle var enige om at påregnelig bruk var bolig, men spørsmålet var om det var mulig å få fradelt en tomt. Den ene grunneieren burde kanskje fått erstatning for det, men Vegvesenet hevdet i skjønnet at det ville være vanskelig på grunn av byggegrense. Det fikk vi gjennomslag for.

Erstatning og skjønnsresultat

Tilbudet fra Vegvesenet var på 300 kr per kvadratmeter som ble avstått fra boligeiendommene, samt erstatning for beplantning og eventuelle ulemper på resteiendommene.

Under skjønnet kjørte advokaten vår på differansemetode og kvadratmeterpris på 20-30 % av strøkspris. Strøksprisen ble dokumentert, og han hevdet at beplantningen skulle bakes inn i en rund sum. Det var slik erstatningen ble gitt. Vi burde kanskje heller kjørt samme opplegg som i forhandlingene; kvadratmeterpris og elementerstatning. Totalt sett ville nok erstatningen fra Vegvesenet vært høyere enn skjønnsresultatet for de fleste.

Andre elementer som ble forhandlet om, og tatt med som spesielle skjønnsforutsetninger, var gjerder og tett hekk som fungerte som fysisk skille mot vegen. De som hadde dette fra før, skulle få dekket nytt gjerde.

Kun på en eiendom som inngikk avtale ble det forhandlet om andre ting. Grunneieren ville ha granitt som kantstein rundt en parkeringsplass som Vegvesenet måtte lage og asfaltere for han, siden han mistet den han hadde. Avtalen gikk ut på at Vegvesenet skulle stå for dette, mot at grunneieren måtte betale differansen mellom erstatning og kostnad ved etablering.

Forhandling og prosess

Før det ble aktuelt med grunnerverv til etablering av sykkelfelt langs hele vegen, ble det inngått en utbyggingsavtale mellom kommunen og et BBL, som gikk ut på at BBL måtte bygge fortau for å få lov til å bygge leiligheter. BBL var uproffe som grunnerververe i

forhandlingene med grunneierne. Det ble mye oppstyr og avisoppslag. Blant annet pga. det var inngrep i hagene til folk og på grunn av prisen de ble tilbudt. Men det var ikke noe galt med den. Det var kanskje mer måten forhandlingene foregikk.

Bakgrunnen for uenigheten mellom BBL og grunneierne, med tanke på pris, var at kommunen tidligere hadde solgt et areal for 700 kr per kvadratmeter, som skulle gå til utbygging. BBL sitt tilbud var på 500 kr per kvadratmeter. De fikk kun en avtale med den summen.

På samme tid fikk Vegvesenet penger til å lage et sykkelfelt i samme gata. Og siden BBL ikke har hjemmel til å ekspropriere, ble det slik at Vegvesenet overtok den parsellen også.

Vanligvis forhandler jeg alltid for å få til kjøpekontrakt, ikke bare arbeidstillatelse. Men her bad jeg om avtale for forhåndstiltredelse først. Årsaken til dette var at det var liten tid. Det var totalt ca. 25 parter og bare et par måneder å forhandle på, før bygginga skulle starte. Dessuten visste vi at vi ikke ville få til kjøpekontrakter. BBL sitt tilbud var på 500 kr per kvadratmeter, mens vårt var på 300 kr per kvadratmeter. Derfor forhandlet vi om forhåndstiltredelse først, før vi forhandlet om pris. Det var uenigheten om kvadratmeterpris som gjorde at det ikke ble kjøpekontrakt. I tillegg så var nok de andre grunneierne litt misunnelige på naboen som inngikk avtale med Vegvesenet.

Det er sjelden at det er så lite å snakke om under forhandlingene for å få til avtale. Diskusjonen om pengene var klar. Grunneierne mente vi drev med lureri og kom med skambud. Da de 500 kr per kvadratmeter fra BBL ble ropt ut som skambud i avisene, så vi ikke vitsen i å tyne forhandlingene. Det som gikk på arbeidstillatelse var mer nyansert. De fleste innså at tiltaket var til fordel for de. Det var nok grunnen til at vi fikk arbeidstillatelser. Men det var ingen var ufine, det gikk ikke på person. Og det er greit at de er uenige.

Noen har kanskje vanskelig for å skille mellom det offentlig. De ser kanskje skjønnsretten og Vegvesenet som det samme. Men Vegvesenet driver jo ikke med lureri. Oppgaven vår er jo ikke å få lavest mulig pris, men det som er rett.

Grunneier 1

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

I tidlig stadium ble vi innkalt til møte på Herredshuset. De orienterte om planene og erstatning. Først var det bare en person, så kom to andre etter hvert. Alt var så lysegrønt. De sa at vi skulle ta en takst på eiendommen og få det som taksten viste; tomtepris.

Senere fikk jeg et brev jeg måtte skrive under på, for at de skulle få begynne å jobbe. Vegvesenet sin strategi var å si at de skulle gi erstatning etter takst og at det ikke var vits i å nekte, fordi da ville det bli ekspropriert. Etter dette hørte jeg ikke mye fra de før de begynte å bygge. Det var noen telefonsamtaler, men jeg fikk aldri snakke med samme personen. Da bygginga pågikk, snakket jeg med de som var og jobbet. De gangene det var kontakt, fungerte det bra, men det skjedde lite.

Påregnelig bruk

Hagen slapper man av i. Det har mye psykisk verdi. I tillegg var det et blomsterbed som måtte flyttes lenger inn i hagen. Vi kan ikke bruke hagen til mye, siden vi har en trafo med ledninger over alt.

Erstatning og skjønnsresultat

Det ble aldri gitt noe erstatningstilbud på kroner og ører fra Vegvesenet, men jeg har hørt snakk om at det var på 300 kr per kvadratmeter. Vi fikk 300 til 400 kr per kvadratmeter i skjønnet. Jeg avsto 27 kvadratmeter og fikk litt over 10 000 kr for det. Men når det kostet 4 000 kr med taksten, som jeg ikke fikk dekket, så ble det ikke mye igjen til erstatning. Jeg er ikke fornøyd med erstatningen. Den var under halvparten av taksten, som var det jeg skulle fått. Vi skulle jo få tomteprisene som var i byen, på opplysningsmøtet, men det fikk vi ikke. De fleste trodde jo vi fikk det.

Jeg forlangte støyskjerm, men det var ikke aktuelt. Ikke fikk jeg erstatning for hekken eller blomsterbedet heller. Men jeg fikk gjerde.

Forhandling og prosess

Jeg prøvde å skrive kontrakt, men fikk beskjed fra Vegvesenet om å kontakte advokaten. Jeg fikk plutselig et brev fra Vegvesenet om at avtalen skulle inngås mellom advokaten og Vegvesenet. Han skulle representere alle grunneierne i forhandlinger, så Vegvesenet skulle

slippe å snakke med alle. Men advokaten ble ikke enig med Vegvesenet, så derfor ble det ikke avtale. Men jeg hørte aldri noe om hva erstatningen skulle være.

Vegvesenet prøvde å gjøre så godt de kunne. Det var bra på møtet, men de burde ha orientert mer enn bare på et møte, for så å sende et papir som du skal skrive under på for at de skal begynne å jobbe. Vi burde ha avtalt kvadratmeterpris før de begynte å jobbe. Først skulle vi godta at de begynte å jobbe. Det skrev vi under på. Vi ville jo at de skulle komme i gang, men det skulle være mot skikkelig erstatning, og det var det ikke.

Alt som ble sagt av Vegvesenet var ikke like reelt. Det første var at de skulle betale etter tomtepris. Vegvesenet lovte også at de skulle dekke taksten per telefon, men det gjorde de ikke. Det ble heller ikke nevnt i skjønnet. Med de 800 kr per kvadratmeter den var på, burde jeg fått mye mer i erstatning. Det var bortkasta penger. Jeg har aldri hørt om noen som har fått innfridd sine krav hos Vegvesenet. Men de gjør forskjell. Enkelte har fått dyrt og flott gjerde, og det var ikke lik kvadratmeterpris for alle. Hvis du har et bein innenfor samfunnet er det lettere å få mer. Jeg har selv jobbet for Vegvesenet for noen år siden.

Det ble aldri forhandlet ordentlig om hekken og lignende med Vegvesenet, men de som var og jobbet der. De sa at de skulle rive den opp og plante den igjen. Men de la den i en dunge så den frøs i hjel om vinteren og ble ødelagt. Det burde de erstattet. Jeg la det fram for advokaten, men hørte ikke noe mer. Tomta ble så liten at jeg ikke kan bygge på huset mitt nå. Det gjør at tomta blir mindre verdt. Jeg nevnte det for advokaten, men fikk ikke noe respons på det.

Under skjønnet var jeg ikke til stede fordi jeg ikke fikk brevet med innkalling, og var nordover og jobbet. Men de hadde sendt. Det er greit det, man har ikke noe man skal ha sagt, når man har advokat. Men de som var der var ikke fornøyd. Retten burde fulgt de tomteprisene som var der. På den andre siden av gata betalte de 3 000 kr per kvadratmeter. De burde sett på hver enkelt eiendom. Advokaten som har 20-30 eiendommer tar ikke opp problemet for hver enkelt eiendom da. Men jeg forstår det. Det ville tatt for lang tid.

Det gikk noen måneder, så fikk jeg pengene. Har ikke gjort noe for å få mer.

Grunneier 2

Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

Det kom to personer fra Vegvesenet hjem til eiendommen min. De forklarte hva som skulle skje og gangen i det. Inngrepet var allerede skissert, men på bakgrunn i det møtet ble inngrepet mindre. De så at det var mulig å gå i null i enden av fortauet, da se så beskaffenheten på eiendommen.

Noen dager etter møtet, kom det brev fra Vegvesenet med avtale om forhåndstiltredelse. Jeg skrev under på den. Etter dette var det ikke mer kontakt med Vegvesenet og det skjedde ikke noe før de skulle begynne å grave. Det var litt kluss med de som skulle bygge. Jeg måtte følge med på at de gjorde det de skulle.

Da det ble skjønnet, fikk vi advokat.

Påregnelig bruk

Jeg mente at jeg kunne selge ut en tomt, og at tomten ble forringet når den ble mindre. Vegvesenet så jo også at jeg kunne skille ut en tomt. Dette ble sett bort fra av Statens vegvesen og retten i erstatningen. Retten har nok rett i at tomten som ville bli skilt ut ville bli for liten.

Erstatning og skjønnsresultat

Jeg fikk ikke noe konkret sum fra Vegvesenet på bordet. Resultatet fra skjønnet var på totalt 13 000 kr.

Vi mente også at gjerdene måtte erstattes, og det ble de jo. Og det ble ordentlig gjort. Det skal de ha. Det var pussig med verdien av trærne. 1 år før ble hvert tre på en kommunal eiendom verdsatt til 20 000 kr per stk. Våre ble verdsatt til ca. 200 kr per stk., og de er blant de eneste som overlevde annen verdenskrig.

Forhandling og prosess

Pengene spilte ingen rolle, det var mer måten man ble behandlet på. Man fikk ikke noe informasjon om saksgangen og hva man kunne gjøre. Jeg kunne heller gjort som naboen da, og ikke møtt opp nå noen ting. Vi forsto det som at det ikke skulle bli avtale, siden Vegvesenet skulle ekspropriere. Jeg holdt igjen 1,5 måned med å skrive under på

arbeidstillatelsen, fordi jeg prøvde å finne informasjon. Men jeg fant ikke noe informasjon for den som blir utsatt for slik som dette.

Første kontakt med Vegvesenet var god. Det var ok at Vegvesenet tok seg tid til å komme på eiendommen og forklarte hvordan ting skulle gjøres, men man stiller jo helt uforberedt. Men jeg ble en erfaring rikere. Jeg skrev en huskeliste etterpå, for å hjelpe andre som kommer i samme situasjon. Hadde vi fått en annen innføring i emnet, hadde vi fått en helt annerledes sak.

Det hadde vel vært bedre å bruke pengene som gikk til advokater, til oppgjøret til besitterne. Jeg diskuterte også dette med gjerder med advokaten. Vi andre ville ha samme stil på gjerdene som han nedi gata. Advokaten vår var så gammel, han kjørte bare på paragrafer. Det var også litt pussig at vi ikke ble innkalt til advokaten for å få lagt fram saken, så jeg ba om ordet i retten, og fikk det. Jeg leste opp det som naboen fikk, som gjorde at det ble så store forskjeller.

Vi ble ok behandlet av alle utenom advokaten til Vegvesenet. Men jeg følte at Vegvesenet løy om p-plass til naboen. Jeg ble giret av det. Naboen nektet å skrive under arbeidstillatelse. Han fikk godt betalt for det, med asfaltert parkeringsplass, gjerde, kantstein osv. Vi var ikke så opptatt av penger, men at vi skulle bli behandlet likt. Hadde vi fått tilbud om opparbeidet p-plass med asfalt, hadde jeg sagt ja med en gang. Følelsen av å ikke bli behandlet likt gjør noe med mennesker.

Under befaring i tilknytning til skjønnnet var advokaten til Vegvesenet usaklig. Han hevdet at naboen som hadde skrevet under var så hjertegod og måtte tas vare på, mens vi andre ikke var hjertegode. Han kalte også dammen i hagen min for basseng, og mente at jeg måtte fjerne bassenget hvis vi skulle skille ut en tomt. Det er jo litt urovekkende hvis ikke advokaten vet forskjell på en dam og et basseng.

Det gikk med 1 dag i retten og 1 dag på befaring, men det fikk jeg beskjed om at ikke ville bli dekket. Men når det ble ferdig, ble det jo veldig bra. Blant annet ble det bedre skoleveg for unger på grunn av nytt lyskryss og gata brøytes sikkert mest i Nord-Europa, siden det er Vegvesenet som har ansvaret.

Kommentar

Det mest interessante i denne saken, er at begge grunneierne hevder at de ikke fikk noe konkret tilbud fra Vegvesenet, og at de begge sier at de var interesserte i å skrive under kjøpekontrakt. Mens grunnerververen på sin side sier han har kommet med et tilbud, men ikke fått respons fra grunneierne på det. Grunnerververen hadde kanskje fordommer mot grunneierne etter alle skriveriene i avisa. Det kan virke som prosessen har blitt preget av det, som da igjen gjorde at grunneierne ikke opplevde reelle forhandlinger om grunnerstatning. Basert på det som kom fram fra intervjuene, tror jeg det ville vært mulig å oppnå kjøpekontrakt med flere av grunneierne på dette strekket, hvis det hadde vært mer og bedre kontakt mellom grunnerververen og hver enkelt grunneier.

Etter min mening er det uheldig at grunneierne opplever prosessen og erstatningene som urettferdige og at de føler seg forskjellsbehandlet. Kanskje kunne det ha hjulpet hvis det hadde vært gitt mer informasjon fra Vegvesenets side, og vært større åpenhet rundt kontraktene som var inngått. Innholdet i kontraktene er jo tross alt offentlig informasjon, så det hadde ikke vært noe i veien for at grunnerververen fortalte de andre hva som var vilkårene i kontrakten med naboen som fikk p-plass.

5 Sammenfatning og drøfting

5.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg foreta en sammenfatning og drøfting av det som er kommet fram i empiridelen i kapittel 4. Resultatene fra undersøkelsene mine vil så holdes opp mot teorien i kapittel 3. Poenget med dette kapitlet er at jeg etter drøfting og sammenfatning skal forsøke å svare på hovedproblemstillingen: ”Hvordan kommer grunneier ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til Statens vegvesen?” For å svare på hovedproblemstillingen, tar jeg for meg hver delproblemstilling først, for så å komme med en endelig oppsummering og konklusjon som bygger på det som kommer fram under hver delproblemstilling.

5.2 Avviker erstatningen som tilbys av Vegvesenet fra erstatningen som oppnås i skjønnsretten?

5.2.1 Innledning

Innholdet i dette delkapitlet bygger først og fremst på undersøkelsen jeg har gjennomført ved å sammenligne erstatningstilbud fra Vegvesenet med skjønnsresultat for konkrete eiendommer, se kapittel 4.2. Jeg har ikke gjort forskjell på om det var ekspropriasjonsskjønn eller avtaleskjønn, fordi jeg ikke ble klar over denne problemstillingen før etter at jeg hadde gjennomført undersøkelsen. Det er mulig at en undersøkelse med et slikt skille ville gitt et annet resultat. Erstatningstilbudene som er blitt sammenlignet er totale erstatninger, det vil si erstatning både for grunnavståelse og ulempe, samt eventuelle fradrag. Spesielle skjønnsforutsetninger for hver eiendom har jeg ikke tatt hensyn til, fordi det ville blitt ekstremt arbeidskrevende å finne verdien av disse. Det samme gjelder for tilbud om tiltak fra Vegvesenets side.

5.2.2 Sammenfatning

Ved første øyekast kan det virke som om de fleste eiendommene jeg undersøkte fikk høyere erstatning fra Vegvesenet enn fra skjønnsrettene, ettersom det var 56 % som fikk tilbud om like stor eller større erstatnings fra Vegvesenet, jfr. figur 3. Hvis differansene mellom erstatningstilbud fra Vegvesenet og skjønnsresultat blir presentert i prosent, viser det seg at de aller fleste eiendommene lå innen pluss/minus 100 % mer eller mindre erstatning i skjønnsretten, sammenlignet med erstatningstilbudet. Det var også stor variasjon i hvor mange

prosent eiendommene gikk opp eller ned i erstatning i skjønnsretten, jfr. figur 4. Noe som kanskje er mer interessant, er at det kun var 17 av de 41 eiendommene jeg undersøkte som lå innenfor pluss/minus 20 %, og at det bare var 6 eiendommer der differansene mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultatet var innenfor pluss/minus 10 %. For de eiendommene jeg undersøkte var det med andre ord stor variasjon i størrelsen på differansene og avvikene mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat var store, de fleste på over 20 %, enten erstatningen går opp eller ned i skjønnsretten.

Sortert etter type eiendom var det en ny trend som dukket opp. For landbrukseiendommene var det slik at flertallet fikk høyere erstatning i skjønnsretten enn erstatningstilbudet fra Vegvesenet. I tillegg var differansene prosentvis større for de landbrukseiendommene som fikk mer i erstatning i skjønnsretten enn for de som fikk mindre.

For boligeiendommer var trenden motsatt, så lenge det var snakk om erverv av areal på inntil 100 kvadratmeter. Som det kom fram i kapittel 4.2.5 var det ca. 65 % av eiendommene som fikk høyere erstatningstilbud fra Vegvesenet enn erstatningen ble i skjønnsretten. Dessuten var differansene for disse eiendommene ca. like store både for de som fikk mer i erstatning i skjønnsretten og for de som fikk mindre. Dette betyr at det var små forskjeller i størrelsen på erstatningene. Spesielt siden erstatningssummene i seg selv er relativt små for arealavståelser i denne størrelsen. Før jeg startet undersøkelsen min, hadde jeg en teori om at Vegvesenet bevisst ga litt ekstra for arealer som medførte lite eller intet økonomisk tap på resteiendommen, for å få til avtale. Funnene fra undersøkelsen min viser at det muligens kan være et visst hold i denne teorien, i hvert fall for de eiendommene jeg har undersøkt.

For arealavståelser på over 100 kvadratmeter, var det tilnærmet like mange som gikk opp som ned i erstatning i skjønnsretten. Samtidig var det samme trenden som for landbrukseiendommene, med at differansen mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat var størst for de som gikk opp i erstatning i skjønnsretten.

5.2.3 Drøfting

Erstatningen for landbrukseiendom, som ikke har annet enn landbruk som påregnelig utnyttelse, bygger vanligvis på bruksverdien. Som nevnt i kapittel 3.3.5, finner man bruksverdien ved at den årlige netto avkastningen på eiendommen kapitaliseres med en

rentefot. I kapittel 4.2.6 kommer det fram at det ikke var uenighet om påregnelig bruk skapte spriket, men at det var uenighet i størrelsen på bruksverdien. Selv om det å verdsette kan være en vanskelig og skjønnspreget prosess, skulle jeg tro at det kunne vært enklere å finne ”riktig” pris for en landbrukseiendom, siden det er den konkrete avkastningen som skal legges til grunn. Den går det jo i utgangspunktet an å regne seg fram til. Men det kommer klart fram at Vegvesenet og skjønnsrettene gjør ulike vurderinger. Spørsmålet er hvem som har rett. Begge skal jo bruke de samme prinsippene, men resultatene spriker likevel.

At det er sprik mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat for landbrukseiendommer er ikke et nytt fenomen. Funnene mine bekrefter bare tidligere funn ved undersøkelse av skjønnspraksis ved erstatning av jord og skog (Vegdirektoratet 1991: Vedlegg 1 og 2). Årsakene til spriket i erstatning for landbrukseiendommer er nok flere. Kanskje er Statens vegvesen for redde for å være prisdrivende, og vurderer bruksverdien for strengt, eller kanskje er skjønnsrettene for rause, og gjør for få fradrag i erstatningen. Enkelte av de jeg intervjuet, og andre personer i Vegvesenet og Vegdirektoratet som jeg har vært i kontakt med, mener at det kan være en sammenheng mellom høye eiendomspriser i et området, og at skjønnsretten utmåler høy erstatning for dyrka mark. Jeg har ikke gått inn på dette i undersøkelsen min, men det hadde vært spennende å se en undersøkelse på akkurat det. Det er nok ikke usannsynlig at det kan være hold i den teorien.

Som nevnt innledningsvis har jeg ikke tatt hensyn til erstatningstilbud som gikk på annet enn penger. En mulig årsak til sprik i erstatningen kan da tenkes å være at Vegvesenet har kommet med erstatningstilbud i form av tiltak, i tillegg til rene pengeerstatninger. En slik forklaring har jeg ikke belegg for å komme med basert på undersøkelsen som er gjort, men det kan være en mulighet likevel. Jeg vet heller ikke om Vegvesenet for eksempel er strengere på kvadratmeterpris på dyrka mark, men snillere på skog eller ulempe, siden jeg ikke har sammenlignet tallene for hvert enkelt element, men bare den totale erstatningen.

Uansett hva som er årsaken til variasjonen i erstatningen mellom Vegvesenet og skjønnsretten når det gjelder landbrukseiendommer, hevdet flere av de jeg snakket med at vi er inne i en brytningstid med erstatningen for dyrka mark, og at erstatningen for den er på vei opp. For grunnerververen kan dette være ekstra utfordrende, fordi det kanskje kan gå på bekostning av hva som oppleves som faglig forsvarlig, jfr. for eksempel intervjuet med grunnerververen i 4.2.4 Sak 2.

Verdsettingen ved stripeavståelse fra bolig er særlig skjønnspreget, jfr. 3.3.4. Spørsmålet om hva som er det økonomiske tapet på resteiendommen er ikke enkelt å finne svaret på. Ofte vil avståelse av et lite areal i realiteten ikke bety noen reduksjon i eiendommens verdi, men det finnes nok få grunneiere som er villige til å avstå gratis areal. Derfor tror jeg det kan være fort gjort for grunnerververen å slenge på litt ekstra i erstatningstilbudet, for å slippe å gå til skjønn på for små summer.

Det er et interessant funn at erstatningen for landbrukseiendommene i de fleste tilfellene gikk opp i skjønn, og at det var motsatt ved små arealavståelser for bolig. Samtidig er det påfallende få tilfeller hvor erstatningen er ca. lik. Som nevnt ovenfor var differansen for de fleste eiendommene på mer enn pluss/minus 20 %. Dette viser kanskje også hvor vanskelig det er å verdsette. Nøyaktig hva er salgsværdien? Hvor stort er det økonomiske tapet, som følge av ulempen? Det finnes ingen fasit. Dessuten er det interessant med de tilfellene hvor erstatningssummen blir nøyaktig den samme både fra Vegvesenets side og i skjønnsretten. Spesielt når dette holdes opp mot at det generelt er et stort sprik, både opp og ned, mellom Vegvesenets erstatningstilbud og skjønnsresultat. Hvordan har skjønnsretten kommet fram til nøyaktig den samme summen som Vegvesenet? I det minste må skjønnsretten ha blitt presentert for Vegvesenets kalkyler, eventuelt at Vegvesenet har prosedert på at deres erstatningstilbud er det eneste riktige.

Uansett er det pussig at Vegvesenet i flertallet av tilfellene ga mer erstatning ved arealavståelse fra en type eiendom, mens de i flertallet av tilfellene ga mindre erstatning ved arealavståelse fra en annen type eiendom. Man kan jo stille spørsmål ved nøyaktig hvor bundet Vegvesenet er av verdsettingsprinsippene. Hvis skjønnsretten og Vegvesenet skal legge til grunn de samme prinsippene for verdsettingen sin, burde det ikke finnes et slikt mønster som jeg har funnet blant de eiendommene jeg undersøkte. Det kan virke som om Vegvesenet føler seg særlig bundet når de skal betale erstatning etter kvadratmeterpris. Dette kan være en av årsakene til at erstatningen fra Vegvesenet er lavere enn skjønnsrettsstatningen for landbrukseiendommer. Muligens kan det være av frykt for å skape prisspiral og at det er enkelt å sammenligne kvadratmeterpriser. Samtidig kan det se ut for at de er mer romslige når erstatningen gis etter salgsværdi og differanseprinsippet, da ofte også som rund sum. Dette er vanskeligere å sammenligne og vanskeligere å etterprøve. Grunnerververen kan legge på litt

ekstra uten å bli ”tatt” eller konfrontert med erstatningstilbudet på neste eiendom. Det samme gjelder for erstatning i form av tiltak.

Eventuelt kan det hele snus på hodet, og tenke at bruksverdien er noe mer konkret å forholde seg til, slik at det er enklere for grunnerververen å treffe riktig på den. Mens erstatning etter salgsverdi muligens gir større rom for skjønn, og at erstatningen som tilbys bevisst er litt høy for å unngå å gi for lite. Det ville bety at tvilen ville komme grunneier til gode, som er i tråd med de etiske retningslinjene, jfr. kapittel 3.5.1.

Jeg tror ikke det er grunn til å anta at grunnerververe i Vegvesenet bevisst gir lavere erstatning enn det grunneier har krav på etter erstatningsprinsippene. Grunnerververen får ingen personlig fortjeneste ved å presse ned erstatningen og heller ingen andre fordeler. Heller ikke Vegvesenet som organisasjon kan sies å ha en målsetning om å gi bevisst for lite i erstatning. Hvis erstatningen som tilbys fra Vegvesenet konsekvent ligger under skjønnsnivået, vil det bli vanskeligere for grunnerververen å få til minnelige avtaler, som vil være imot ønskene til både grunnerververne og Vegvesenet. Jeg tror at årsaken til at erstatningen som tilbys fra Vegvesenet er lavere enn skjønnresultatene i enkelte tilfeller, er at grunnerververen opplever skjønnsnivået som for høyt, i forhold til hva som er faglig riktig. Vegvesenet kan fortsette å kjøre skjønn, for å forsøke å holde nede prisen, for eksempel på dyrka mark, men før eller siden må noen gi seg. Spørsmålet er bare hvor mye ressurser som skal legges ned for å få det resultatet som er ønsket, eller hva som vil være konsekvensen av å gi se før det er oppnådd.

5.2.4 Konklusjon

Ut fra mitt materiale har jeg funnet ut at erstatningen som ble tilbudt av Vegvesenet avvek fra det som ble oppnådd i skjønnretten, og at om avviket var positivt eller negativt var avhengig av hvilken type eiendom som ga fra seg arealet. Hvis det var en landbrukseiendom som måtte avstå areal, viser undersøkelsen min at skjønnretten ga den høyeste erstatningen. Derfor ser det ut for at skjønn ville vært den beste løsningen for å få mest mulig i erstatning for disse eiendommene.

Hvis eiendommen som avsto arealet var en boligeiendom, var det Vegvesenet som ga mest erstatning, så lenge arealet som ble avstått var på inntil 100 kvadratmeter. Mens

boligeiendommene som avsto et areal på over 100 kvadratmeter burde gått til skjønn, hvis det var høyest mulig erstatning som var ønsket. Årsaken til det er at muligheten for å gå opp eller ned i skjønn virket ca. like stor, mens differansen mellom erstatningstilbud og skjønnsresultat var størst for de som gikk opp i erstatning i skjønnsretten. Kort sagt hadde disse eiendommene mer å vinne enn å tape på å gå til skjønn.

5.3 Trekkes det inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse?

5.3.1 Innledning

Jeg skal her svare på om det trekkes inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse og de relevante faktorene for dette. Eksempler på slike elementer kan være matjord, flytting av bygninger eller andre objekter på resteiendommen, grøfting, utforming av avkjørsel og andre tiltak på resteiendommen. Resultatene bygger på intervjuene som ble gjennomført av grunneiere og grunnerververe, presenter i kapittel 4.3. Totalt har jeg intervjuet 10 personer, fra 5 forskjellige saker. Av disse er det like mange grunneiere som grunnerververe. Selv om det ikke er så mange som er intervjuet, har jeg fått et innblikk av hva som kan forhandles rundt, i tillegg til pengeerstatning.

Hensikten med å undersøke om det blir forhandlet rundt andre elementer enn erstatningssum for å få til avtale om grunnavståelse, var for å se hvordan grunnerververne i Vegvesenet gikk fram i forhandlingene, for å få til så mange minnelige avtaler som de faktisk gjør. Som nevnt ovenfor er pengeerstatningen mer eller mindre låst, så det vil være vanskelig å oppnå noe særlig mer i erstatning gjennom forhandlinger, men ved å forhandle om andre elementer kan det være mulig å skreddersy løsninger og øke fleksibiliteten ved gjennomføringen av tiltaket. Det som eventuelt er mulig å oppnå etter forhandlinger rundt andre elementer, er en fordel som ikke vil være mulig for grunneier å få gjennom et ekspropriasjonsskjønn eller avtaleskjønn, med mindre Vegvesenet går med på å ta med de andre elementene som spesielle skjønnsforutsetninger. Slik sett kan det være en fordel for grunneier å inngå avtale med Vegvesenet, hvis det skulle vise seg mulig å oppnå andre ting enn bare pengeerstatning, for eksempel i form av tiltak på resteiendommen.

5.3.2 Sammenfatning og drøfting

Alle grunnerververne sier at de stort sett tar med andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene. Dette gjelder ikke bare for de konkrete sakene jeg har intervjuet de om, men mer generelt. Motivet til grunnerververen for å trekke inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene, er ikke bare for å få til avtale om frivillig avståelse, men også for å få til avtale om forhåndstiltredelse. Dette er i tråd med hva retningslinjene sier, jfr. kapittel 3.5.1. Dessuten gjør inngrepet det ofte nødvendig å samtale med hver enkelt grunneier om konkrete problemer som vil oppstå på den eiendommen eller andre tiltak som følger naturlig av inngrepet. For eksempel var det slik i saken fra kapittel 4.2.4, hvor det måtte avtales med grunneier hvordan den ene avkjørselen skulle utformes og hvor mye asfalt som skulle fjernes fra den gamle traseen til veien.

Som det kommer fram av intervjuene, er det noen grunnerververe som tar med det som tilbys av andre elementer, selv om det blir skjønnt. Dette gjelder kun ved avtaleskjønnt, siden skjønnsretten ikke kan tvinge Vegvesenet til å gjennomføre tiltak. De andre elementene blir da med som spesielle skjønnsforutsetning for de konkrete eiendommene. For grunneier kan dette være en fordel, fordi han kan både få tiltakene, samtidig som det utmåles pengeerstatning. I noen tilfeller kan dette bety at grunneier egentlig får totalt mer i erstatning enn han har krav på, fordi skjønnsrettene ikke alltid trekker nok fra for verdien av tiltakene, jfr. for eksempel kapittel 4.2.6.

Noen ganger kommer grunneier med krav som kunne vært brukt av Vegvesenet under forhandlingene for å smøre prosessen, men som ikke alltid tas tak i. For eksempel trær, grøfting og matjord i kapittel 4.2.5. Dette viser at forhandlinger rundt andre elementer er avhengig av at grunnerververen er villig til å bruke tid på det, og til å komme med kreative forslag. På en annen side har grunnerververen en utfordrende oppgave, fordi noen av forslagene til grunneierne kan være helt uaktuelle, blant annet fordi de er altfor dyre jfr. kapittel 4.2.6. Hvis grunnerververen skulle gått med på dette, ville det betydd at resten av pengeerstatningen måtte blitt redusert. Hvis ikke hadde den totale erstatningen fra Vegvesenet blitt høyere enn det økonomiske tapet som skal erstattes.

Da jeg var rundt i de ulike regionene og pratet med grunnerververne som jobber der, var det flere som fortalte meg at det er lettere å legge på litt ekstra i erstatning i form av tiltak, enn det er i ren pengeerstatning. Dette ble ikke sagt under intervjuene, men i samtaler før og etter

intervjuene. Årsaken til den tankegangen er muligens at grunnerververen forstår at det ikke vil være mulig å få til avtalen, men at vedkommende er bundet til prinsippene med tanke på pengeerstatningen, jfr. kapittel 3.5.1. Måten å gå rundt dette på, kan være å komme med tiltak. Verdien av tiltakene er vanskeligere å etterprøve og kan heller ikke virke prisdrivende, slik som grunnerstatning. Selv om det kan være en effektiv måte å få til avtale på, mener jeg at det er litt problematisk i forhold til etikken, hvis det totalt sett gis mye mer enn det grunneier egentlig har krav på. For grunneieren som får mer i erstatning, er det jo fint, men hvordan kan man da vite at det gis lik erstatning for like tilfeller?

Ulempene med å komme med tilbud om andre elementer enn erstatningssum, kan for være at kostnaden blir høyere enn først antatt, hvis det for eksempel avtales et tiltak på resteiendommen. Derfor må grunnerververne være litt forsiktige med hva som tilbys, jfr. kapittel 3.5.3. Det kan også være utfordringer knyttet til gjennomføring av elementerstatningen. I saken fra kapittel 4.2.3, ble det en viss uenighet mellom entreprenøren og grunneierne om når matjorda skulle legges ut på eiendommene. Et annet problem som kan oppstå, er hvor matjorda skal oppbevares imens vegen bygges.

I saken fra kapittel 4.2.3 var det også et annet problem som oppsto, som følge av et tiltak som Vegvesenet påtok seg. Nemlig at grunneierne til den ene eiendommens ville ha ulemperstatning for utformingen av en sykkelsti de ikke hadde krav på. At andre elementer tas inn i forhandlingene kan altså smøre prosessen og gjøre den enklere, samtidig som den kan komplisere ting.

En av de store fordelene med å forhandle om andre elementer enn bare størrelsen på erstatningen, er at det kan skapes integrasjonsforhandlinger, istedenfor fordelingsforhandlinger, jfr. kapittel 3.5.2. Som det kommer fram i intervjuene er det flere parter som opplever at det ikke er reelle forhandlinger, blant annet fordi Vegvesenet ikke er villig til å gjøre noe med størrelsen på erstatningen. Men hvis det er mulig å forhandle om andre elementer, for eksempel tiltak på resteiendommen, kan partene få anledning til å vinne hver sin sak. På den måten er det mulig at grunneierne kan oppleve at det er mer reelle forhandlinger og dermed også gjøre at prosessen oppleves som bedre for grunneierne. Kanskje kan det også øke sannsynligheten for å få til minnelig avtale, fremfor skjønn.

5.3.3 Konklusjon

På spørsmålet ” Trekkes det inn andre elementer enn erstatningssum i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse?” vil svaret være at ja, det trekkes inn andre elementer i forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse. Likevel er det ikke nødvendigvis bare for å få til avtale om grunnavståelse. Det kan for det første være for å få til avtale om forhåndstiltredelse, selv om grunnerververen ikke ser for seg at det vil oppnås avtale om erstatningen. Denne måten å forhandle på er i tråd Vegvesenets egne retningslinjer (Vegdirektoratet 2000 a: 32). For det andre kan det være fordi det er nødvendig å forhandle rundt akkurat de elementene som tas opp, fordi det er tiltak som følger naturlig av inngrepet.

I hvilken grad det trekkes inn andre elementer enn erstatningssum under forhandlingene for å få til avtale om grunnavståelse, kan se ut til å være avhengig av størrelsen på inngrepet, grunneier og grunnerververens vilje til å forhandle, type eiendom og lignende. For en grunneier som møter en grunnerververer som er villig til å gå med på forhandlinger rundt andre elementer, kan det være muligheter til å grave til seg mer enn han har krav på. For eksempel hvis det blir avtaleskjønn og Vegvesenet tar med spesielle skjønnsforutsetninger som ikke blir trukket fra i erstatningen eller at grunnerververen ikke trekker fra for verdien av tiltaket ved minnelig avtale.

5.4 Hvordan opplever partene prosessen under forhandlingene sammenlignet med skjønnsprosessen?

5.4.1 Innledning

I dette delkapitlet skal jeg svare på hvordan partene opplever prosessen under forhandlingene, sammenlignet med skjønnsprosessen. Også her bygger resultatene på intervjuene som er presentert i kapittel 4.3. Siden jeg har intervjuet så få personer, vil det ikke være mulig å generalisere det som kommer fram, men det vil likevel vise hvordan personene i disse aktuelle sakene opplevde prosessen. Samtidig kan det være mulig at det er flere personer som opplever det på samme måten som de jeg intervjuet. Det er også viktig å huske på at dette gjelder saker som har vært gjennom både forhandlinger og skjønn. Hvordan prosessen oppleves under forhandlingene vil nok være ulikt for de grunneierne som er intervjuet her, sammenlignet med grunneiere som ikke har vært gjennom både forhandlinger og skjønn. På en måte er jo sakene i denne oppgaven saker som feilet, fordi det ikke ble enighet.

5.4.2 Sammenfatning og drøfting

Hensikten for meg med å undersøke hvordan partene opplever forhandlingsprosessen, sammenlignet med skjønnsprosessen, er å finne ut om det er et av de to alternativene som oppleves som best. Jeg hadde sett for meg at en del grunneiere ville oppleve prosessen i skjønnsretten som litt skummel og fremmed, og at det slik sett ville oppleves bedre å få inngå avtale. Gjennom intervjuene mine har jeg avdekket at flere opplever hele prosessen, både forhandlingene og skjønn, som en belastning. Dette er forståelig, siden flere av grunneierne ikke hadde noe erfaring med ekspropriasjon eller grunnerverv fra før. Vegvesenet kan da oppleves som stort og tung, og man kan føle seg litt hjelpeløs. Veggen kommer jo uansett, enten grunneier vil det eller ikke. Men flesteparten av de grunneierne jeg intervjuet opplevde forhandlingene som mer ”behagelige” enn skjønnsprosessen.

For grunnerververen er det hele mer en rutine. Derfor virker det ikke som at det ene alternativet er bedre enn det andre, hvis det er hvordan prosessene oppleves som er spørsmålet. Men flere trekker likevel fram at de tror at prosessen er bedre for grunneier under forhandlingene, fordi skjønnsprosessen kan føles mer formell og fremmed.

Når det gjelder forhandlingene, kan det se ut som om noe av det som provoserte grunneierne mest, var Vegvesenets manglende vilje til å føre reelle forhandlinger rundt erstatningsnivået og grunnavståelsen generelt. Dette gjaldt både grunneierne som mente at Vegvesenet bare kom med diktat, og de som mente å ikke ha mottatt et konkret tilbud. Spørsmålet er vel om det som skjer når Vegvesenet kommer med erstatningstilbud til grunneiere kan kalles for forhandlinger. Som jeg har vært inne på i kapittel 3.5, skal det første tilbudet fra Vegvesenet være det som er faglig riktig. Det er altså ikke lov til å komme med lavere erstatningstilbud for å ha noe å gå på. For grunnerververen betyr dette at han må komme med et erstatningstilbud, som i utgangspunktet ikke kan forhandles opp. Jobben til grunnerververen går da mer ut på å forklare hvilke prinsipper som ligger bak verdsettinga og hvorfor tilbudet fra Vegvesenet blir ansett som riktig av grunnerververen. Hvis grunneieren aksepterer dette, er saken grei. Da blir det avtale, men hvis grunneieren ikke aksepterer, har ikke grunnerververen mulighet til å strekke seg så mye lenger. Resultatet blir at grunneieren kan sitte igjen og føle at det ikke har vært reelle forhandlinger, mens grunnerververen kan tenke at grunneieren er vanskelig eller sta.

I kapittel 4.2.7, saken hvor grunneierne som mente å ikke ha opplevd reelle forhandlinger, ser det ut for at det har skjedd en misforståelse. Mest sannsynlig har ikke grunnerververen vært tydelig nok. I samtale med meg, fortalte grunnerververen at han hadde kommet med konkret tilbud, men grunneierne mente at han ikke hadde det. I den konkrete saken skulle nok grunnerververen ha vært litt mer tydelig, og brukt mer tid på direkte forhandlinger med grunneierne. På den måten hadde i hvert fall grunneierne fått med seg hva som skjedde.

En annen viktig faktor som preger hvordan grunneierne har opplevd forhandlingene, er følelsen av å bli urettferdig behandlet. Flere av grunneierne jeg snakket med følte seg urettferdig behandlet, fordi det ikke var lik behandling av alle grunneierne, blant annet i forhold til hva som var gitt i erstatning. Selv om dette ikke er noe som går direkte på selve forhandlingene, er det likevel noe som preger det bildet grunneierne har av forhandlingene når de ser tilbake på de. Jeg tror at det er viktig å tilstrebe at grunneierne ikke skal oppleve å bli urettferdig behandlet. Også her er det mer informasjon som kan være med å bøte på problemet. I saken fra kapittel 4.2.7, kunne grunnerververen forklart at den ene grunneieren som inngikk avtale faktisk måtte betale for en del av tiltaket selv. På den måten hadde ikke de andre grunneierne følt seg lurt. Og i saken fra kapittel 4.2.5, kunne grunnerververen brukt mer tid på å forklare hvorfor Vegvesenet ikke kunne tilby mer i erstatning. Både hvilke prinsipper for verdsetting som lå til grunn og hvilke vurderinger som var grunnlag for Vegvesenets erstatningstilbud. I tillegg kunne grunnerververen forklart mer inngående hva som var årsaken til at Vegvesenet ikke kunne gi like mye i erstatning som kommunen hadde gitt til naboen.

Flere av grunnerververne antyder at det er vanskeligere å få til avtale med grunneier som har fått advokat. Om det stemmer, har ikke jeg undersøkt her, men det hadde vært spennende å se en undersøkelse rundt den problemstillingen. Det at så mange av de grunneierne jeg intervjuet fikk advokat på et tidlig tidspunkt, kan peke i retning av det finnes en sammenheng. En av årsakene kan være at det ikke blir mer direkte kontakt mellom grunneier og Vegvesenet. Samtidig sier flere av grunnerververne at de føler seg mindre forpliktet til å ivareta rettighetene til en grunneier som har advokat, enn en som ikke har. Det blir på en måte advokatens jobb å ivareta interessene til grunneieren da. Hvis det stemmer, kan det godt tenkes at en annen viktig årsak til at det ikke blir avtale med grunneiere som har advokat, er at Vegvesenet endrer holdning og adferd, kanskje fordi de ser at det nærmer seg skjønn. Muligens kan grunneierne oppfatte Vegvesenet som mindre imøtekommende og at de står mer på kravene. Jeg kan godt forstå at grunnerververen i Vegvesenet kan bli mer direkte i

møte med advokaten til motparten, men jeg tror det er viktig at holdningen og adferden til grunnerververer hele tiden ivaretar interessen til grunneieren. Selv om grunneieren har fått advokat, er det fortsatt jobben til grunnerververer å ivareta interessene hans.

Et annet interessant funn som har med advokat for grunneier å gjøre, er grunneiers tilfredshet med Vegvesenet. Både i forhold til kundetilfredshet, erstatningsutmåling og veganlegget. I en undersøkelse som ble gjennomført av Vegdirektoratet, kom det fram at de grunneierne som var minst fornøyde, var de som hadde vært bistått av advokat (Vegdirektoratet 2000 b: 19 og 20). Mulige årsaker til dette kan blant annet være at Vegvesenet blir mer påståelige og mindre imøtekommende, at grunneierne får mindre informasjon enn de kunne tenkt seg eller at advokaten skaper høye forventninger i forhold til erstatningsresultat.

Som det kommer fram i intervjuene, synes de fleste grunneierne at det er mer ubehagelig å være i skjønn, enn det er under forhandlingene. Noe av det som kommer fram er at de opplever det som tidkrevende og formelt, samtidig som en del av det som blir gjort går over hodet på dem. Dessuten føler flere at de ikke blir hørt i skjønnsretten. Men det som kanskje ble gjentatt mest av grunneiernes syn på prosessen i skjønnet, var opptreden til advokaten til Vegvesenet. Nesten alle grunneierne jeg snakket med var misfornøyde med hvordan advokaten til Vegvesenet opptrådte. En mulig forklaring på dette kan være at Vegvesenet, representert gjennom advokat, blir mer påståelige og krasse under skjønnet, sammenlignet med forhandlingene. For grunneier kan det oppleves som hardt av Vegvesenet, men for grunnerververer blir det mer snakk om å få til det som er faglig riktig. Uansett er det viktig å huske på at for mange grunneiere kommer hele grunnervervet som et stort sjokk, med mye nytt. Dette må grunnerververer ta hensyn til, både under forhandlingene og i skjønnet. Det at grunnerververer sier at de forsøker å behandle grunneierne bra, også i retten, viser jo at de tenker på det, men dette blir tydeligvis ikke oppfattet av grunneierne.

Jeg tror at Vegvesenet gjør mye bra i grunnervervsprosessen, spesielt under forhandlingene. Ellers hadde ikke antallet avtaler vært så høyt. Dessuten så klarer de fleste grunneierne å skille mellom sak og person, som må bety at grunnerververer i det minste må ha opptrådt høflig og greit, selv om de ikke ble enige. Det som er litt interessant, er at flere av grunnerververer antar at grunneierne opplever forhandlingene som verre enn de faktisk gjør. Og at de antar at grunneierne er mindre interesserte i å inngå avtale enn det grunneierne uttrykte til meg. Samtidig er det slik at flere av grunnerververer mener at det går bra for seg i

retten, og at alle er høflige og greie, mens flere grunneiere opplever at de ikke blir hørt og føler seg dårlig behandlet i skjønnsretten. Og da særlig av advokaten til Vegvesenet. Her er det rom for forbedringer. Kanskje kunne grunnerververen brukt litt mer tid på å undersøke muligheten for avtale, hvis det er det som er målet. Og kanskje går det an for Vegvesenet å tenke gjennom, enda en gang, hvordan de opptrer mot grunneier etter at han har fått advokat og det er blitt skjønn. Det er jo Vegvesenet som er den profesjonelle, så mesteparten av ansvaret må legges på dem.

Andre forbedringspotensial er det som dreier seg om informasjon og tydelighet. Flere av grunneierne uttrykte overfor meg at de ikke hadde fått ordentlig tilbud fra Vegvesenet og at de ikke følte det var reelle forhandlinger. Mange forsto heller ikke hva som lå til grunn for verdsettinga, og forsto ikke om de hadde inngått avtaleskjønn eller om det var blitt ekspropriert. Selv om jeg ikke tror at alle grunneierne vil være 100 % fornøyde etter en arealavståelse til Vegvesenet, tror jeg flere av de jeg snakket med kunne opplevd prosessen som bedre hvis de hadde fått mer og tydeligere informasjon. Da hadde de i det minste visst hva de hadde sagt nei til, hvorfor det hadde blitt skjønn og hva som hadde skjedd.

Det hadde vært spennende å undersøke om det var større tilfredshet, med tanke på prosessen, blant de som inngår frivillige avtaler, sammenlignet med de som går til skjønn. Svakheten med den undersøkelsen jeg har gjort, er at jeg kun har snakket med grunneiere som har vært gjennom minst et skjønn. Svarene som kommer fram kan derfor ikke gjelde for de som inngår avtale. En undersøkelse hvor disse to gruppene ble sammenlignet, kunne kanskje gitt interessante resultater.

5.4.3 Konklusjon

For grunnerververne virket det ikke som om det var stor forskjell mellom hvordan de opplever prosessen under forhandlingene og under skjønnet, men de fleste framhever likevel avtale som det beste alternativet i de fleste tilfellene. De fleste grunneierne opplevde forhandlingsprosessen som bedre enn prosessen under skjønnet. Dette kan peke i retning av at den prosessen samlet sett oppleves som bedre hvis det bare blir avtale, enn hvis det blir skjønn. Men som det kommer fram ovenfor, kunne grunneierne ha opplevd forhandlingsprosessen som enda bedre, hvis de hadde fått mer informasjon og mer følelse av at det var forhandlinger.

5.5 Hvordan kommer grunneier ut i skjønn, sammenlignet med minnelig avtale, ved grunnavståelse til Statens vegvesen?

For å svare på det spørsmålet, må konklusjonene fra de tre delproblemstillingene holdes opp mot hverandre. I kapittel 5.2.4 har jeg konkludert med at erstatningen som ble tilbudt fra Vegvesenet avvek fra det som oppnås i skjønnsretten. Jeg kom fram til at erstatningen fra Vegvesenet var høyere enn erstatningen fra skjønnsrettens, hvis eiendommen som avsto grunn var en boligeiendom som avsto inntil 100 kvadratmeter. For disse eiendommene var det et flertall som fikk høyere erstatning hos Vegvesenet, sammenlignet med skjønnsresultatene. Hvis eiendommen som avsto grunn var en boligeiendom som avsto over 100 kvadratmeter, var det ca. like mange som gikk opp i erstatning som ned i skjønnsretten. Og hvis grunneier vant fram med kravet, gikk erstatningen mye mer opp enn den gikk ned hvis han ikke vant fram. Av landbrukseiendommene var det flere som gikk opp i erstatning enn ned, hvis det ble skjønn. Samtidig gikk erstatningen også her mer opp, hvis grunneier vant fram, enn den gikk ned hvis han ikke gjorde det.

Som det kommer fram av konklusjonen i 5.3.3, ble det forhandlet rundt andre elementer enn erstatningssum for å få til avtale om grunnavståelse. Fordelen med disse forhandlingene er at løsningene kan bli mer skreddersydde og bøte på ulempene på resteiendommen på best mulig måte, samtidig som grunneieren kanskje kan oppleve å bli mer hørt og muligens også mer fornøyd i etterkant. Dette kan være en måte å bøte på problemet som kom fram i intervjuene, med at flere grunneiere ble provoserte fordi de ikke føler at det er reelle forhandlinger. Selv om mye av erstatningssummen er mer eller mindre låst, kan det være mulig at grunnerververen er litt mer fleksibel med tiltak. I tillegg kommer dette med at grunnerververne kan ha lettere for å gi etter for krav om tiltak og andre elementer, enn grunnerstatning i kroner og ører.

I konklusjonen i 5.4.3 kommer det fram at det var flere grunneiere som opplevde prosessen under skjønnet som verre enn prosessen under forhandlingene. Som det kommer fram i kapittel 3.3 og 3.4, er prosessen ved skjønn en lang og omstendelig prosess. For grunneiere som er ukjente med rettssystemet fra før av, vil nok denne prosessen kunne oppleves som fremmed og skremmende. I tillegg vil grunneier oppleve at Vegvesenet er mer påståelige og bestemte i skjønnsretten, enn under forhandlingene.

Av de eiendommene jeg undersøkte kom, grunneiere av boligeiendom som avsto areal på inntil 100 kvadratmeter bedre ut ved minnelig avtale med Statens vegvesen enn med skjønn. Dette gjaldt både i forhold til størrelsen på erstatningssummen, muligheten for forhandlinger rundt andre elementer og hvordan prosessen opplevdes.

Grunneiere av landbrukseiendommer og boligeiendommer som avsto et areal på over 100 kvadratmeter kom bedre ut i skjønn enn ved minnelig avtale, med tanke på størrelsen på erstatningen. Men muligheten for forhandlinger rundt andre elementer og hvordan prosessen oppleves, var bedre ved minnelig avtale med Vegvesenet enn ved skjønn. Grunneierne må derfor selv vurdere hva som er viktigst. Hvis det er størrelsen på erstatningen som er viktigst, kan det se ut for at grunneiere av slike eiendommer kommer best ut i skjønnsretten.

Det beste vil kanskje være avtaleskjønn. I og med at grunnerververne i de aller fleste tilfellene ønsker å få til avtale om forhåndstiltredelse, kan det være mulig for grunneier å få Vegvesenet til å gå med på å gjennomføre et tiltak eller lignende på eiendommen, mot at grunneier underskriver avtale om forhåndstiltredelse. På den måten kan det være mulig å få både i pose og sekk, ved at grunneieren både for gjennomført ønskene sine for tiltak og lignende, samtidig som han får den høye erstatningen i skjønnsretten. Siden skjønnsrettene ikke alltid trekker fra for hele verdien av tiltak eller andre elementer, er muligheten til stede for å få til en slik løsning. I tillegg kan det tenkes at det vil være enklere for grunneieren å få skjønnsrettens sympati hvis han skriver under på avtale om forhåndstiltredelse, framfor å gjøre seg vanskelig og tvinge Vegvesenet til å ekspropriere. Hvis det viktigste er at prosessen er raskere, smidigere og mer behagelig, kan det virke som om grunneier kommer best ut av det med å velge minnelig avtale istedenfor skjønn.

En annen viktig faktor som kan spille inn i sammenligningen mellom avtale og skjønn, som ikke har blitt noe særlig drøftet i denne oppgaven, er tidsbruken. Hvis grunneier skriver under på minnelig avtale er hele saken "løst" med en gang, men hvis det blir skjønn vil det gå med mye mer tid, samtidig som prosessen kan oppleves som psykisk krevende å stå i. Derfor kan dette være et argument for både Vegvesenet og grunneier å velge minnelige avtale fremfor skjønn.

6 Avsluttende refleksjoner

6.1 Innledning

Under arbeidet med masteroppgaven dukket det opp en noen problemstillinger og refleksjoner som ikke passet å ta opp andre steder. Dette kapitlet er et forsøk på å samle og kommentere disse.

6.2 Problemstillinger som ikke ble belyst

Som jeg var inne på i kapittel 2.3.1, har jeg ikke fått stort nok materiale til å kunne sammenligne om det var en sammenheng mellom avvik i Vegvesenets erstatningstilbud og resultat fra skjønnsretten, og region. Hadde en slik undersøkelse blitt gjennomført, er det mulig at den ville avdekket trender som ikke er kommet fram her. For eksempel at Vegvesenet konsekvent gir mer erstatning i en region, men under i en annen region.

Jeg har heller ikke tatt hensyn til om skjønnen jeg hadde med i oppgaven var ekspropriasjonsskjønn eller avtaleskjønn. Det kan jo tenkes at det er forskjell i erstatningsnivået som skjønnsretten kommer fram til, alt etter om det er avtaleskjønn eller ekspropriasjonsskjønn. For eksempel kan det tenkes at skjønnsretten gir mer til grunneier som har skrevet under på avtale om forhåndstiltredelse, fordi han ikke har gjort seg vrang og gjort ekspropriasjon nødvendig. Eller det kan tenkes at skjønnsretten kan ha mer sympati for grunneier som har blitt utsatt for ekspropriasjon, fordi det er en så stor belastning for han. Årsakene kan sannsynligvis ikke avdekkes gjennom noen undersøkelse, men det ville kanskje vært mulig å finne en trend i forhold til størrelsen på erstatningene. Dette sammen kunne vært interessant i forhold til om erstatningen går opp eller ned hvis skjønnsresultat blir anket.

Det kunne også vært gjennomført en undersøkelse hvor det ble sammenlignet hvor fornøyde grunneiere totalt sett var med prosessen i forbindelse med grunnavståelsen. I denne oppgaven har jeg kun intervjuet grunneiere som har vært gjennom både forhandlinger og skjønn. Av disse var de fleste mest fornøyde med forhandlingene. Men jeg har ikke undersøkt hvor fornøyde grunneiere som går med på minnelig avtale med en gang er. Derfor kunne det kanskje blitt gjort en sammenligning av disse to gruppene, for å se hvem som totalt sett var mest fornøyde med prosessen; grunneiere som går med på minnelig avtale eller grunneiere som går til skjønn.

6.3 Må alle inngå avtale?

Som nevnt flere steder i denne oppgaven er det et ønske fra Statens Vegvesen at flest mulig skal inngå avtale. Det er mange gode grunner til dette, men et ensporet fokus på å få til avtaler kan føre til en tankegang om at avtale med flest mulig er et overordnet mål. Men er avtaler med alle grunneiere nødvendigvis det beste? Etter min mening er det bra at ikke alle inngår avtale. Ved at det blir gjennomført en del skjønn får Vegvesenet muligheten til å få prøvd en del rettslige prinsipper, samtidig som de får justert erstatningsnivåene sine. Det store spriket i erstatningsdifferansene viser nettopp at en slik kontroll er nødvendig, og hvor vanskelig det kan være å treffe "riktig" på prisen. Det skal jo i utgangspunktet være de samme prinsippene som legges til grunn, men likevel spriker erstatningstilbud og skjønnsresultat. I tillegg er det de tilfellene hvor grunnerververne selv er usikre på hva som er den påregnelige bruken. Da er det greit å kunne slippe en del av ansvaret, og heller legge noe av det over på skjønnsrettene. Samtidig vil jeg anta at rettssikkerheten til grunneierne blir bedre ivaretatt, i og med at Vegvesenet ikke står fritt til å gjøre som de vil.

6.4 Personlige refleksjoner

Noe av det jeg har lært, som kanskje ikke kommer så tydelig fram ellers i oppgaven, er hvordan grunneierne kan oppleve en situasjon helt annerledes, sammenlignet med grunnerververen. Dette er noe som er viktig for meg å huske på når jeg kommer ut i arbeidslivet. Jeg har lært at jeg må huske på at det hele kan være nytt og fremmed for grunneierne, og forsøke å bruke tid på god og riktig informasjon, før jeg setter i gang med konkrete tilbud. Og til og med da bør jeg komme med forklaringer til de vurderingene jeg har gjort.

Gjennom det lille vi har hatt av kontakt med grunneiere og lekfolk i studietiden, har vi stort sett blitt presentert for de mest ressurssterke grunneierne. Dette har gitt meg et feil bilde av hvordan grunneiere er. For eksempel med tanke på kunnskapsnivå i forhold til fast eiendom. Av de få grunneierne jeg har intervjuet, har jeg fått sett et stort spenn av grunneiere. Både med tanke på alder, sivilstatus, yrke, personlighet og erfaring. Jeg har intervjuet alt fra advokat eller leder i næringslivet, til bonde eller pensjonist. Det har vært utrolig lærerikt for meg å ha denne kontakten med grunneierne. Å ha fått lov til å lære at noen grunneiere skjønner hva som skal skje og hva de må gjøre med en gang, mens andre kan sitte, til og med etter alt er ferdig, og ikke helt skjønne hva som har skjedd. Og hele dette spennet er en del av

virkeligheten. Den virkeligheten jeg selv skal møte når jeg begynner å jobbe som grunnerverver etter endt studie. Jeg er heldig som har fått lov til å oppdage en liten bit av virkeligheten alt nå, og håper at jeg klarer å ta med meg noen av disse praktiske tipsene som har dukket opp gjennom arbeidet med oppgaven, når jeg selv skal jobbe med grunnerverv.

7 Kilder

Litteratur

Halvorsen, K. 2003. *Å forske på samfunnet – en innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. 4. utgave, Cappelen Akademiske Forlag. Oslo.

Rognes, J. K. 2008: *Forhandlinger*. 3. utgave, Universitetsforlaget. Oslo

Stordrange, B og Lyngholt, O.C. 2000. *Ekspropriasjonserstatningsloven – kommentarutgave*. 3. utgave, Universitetsforlaget. Oslo.

Vegdirektoratet. 1991. *Erstatning for jord og skog. Skjønnspraksis*. Grunnervervs- og eiendomskontoret. Oslo.

Vegdirektoratet.1999. *Etiske retningslinjer for grunnerverv*. Oslo.

Vegdirektoratet. 2000 a. *Grunnerverv til offentlig vegformål – skjønnsforberedelse*. Grunnervervs- og eiendomskontoret. Oslo.

Vegdirektoratet. 2000 b. *Brukerundersøkelse. Grunnerverv*. Grunnervervs- og eiendomskontoret. Oslo.

Vegdirektoratet. 2010. *Grunnerverv til vegformål – Forhandlinger*. Veg- og transportavdelingen. Oslo.

Internet

Regjeringen. 2011.

Tilgang:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2007/nou-2007-13/10/2/6.html?id=492063>
[Sisert: 29.03.11]

Vegvesenet. 2011.

Tilgang:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Grunnerverv>

[Sisert: 10.01.11]

Dommer

Rt. 1976 s. 1 – Kløfta-saken

Rt. 1976 s. 1507 – Sandefjord-kjennelsen

Rt. 1977 s. 24 – Østesjødommen

Rt. 2008 s. 195 – Skytefeltsaken

Lover

Ekspropriasjonserstatningslova. 6. april 1984 nr. 17. *Lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom.*

Forurensningsloven. 13. mars 1981 nr. 6. *Lov om vern mot forurensninger og avfall.*

Grunnloven. 17. mai 1814. *Kongeriget Norges Grundlov, given i Rigsforsamling paa Eidsvold den 17de Mai 1814.*

Menneskerettsloven. 21. mai 1999 nr. 30. *Lov om styrking av menneskerettighetens stilling i norsk rett (menneskerettsloven).*

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

Oreigningsloven. 23. oktober 1959 nr. 3. *Lov om oreigning av fast eiendom.*

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

Tvisteloven. 17. juni 2005 nr. 90. *Lov om mekling og rettergang i sivile tvister.*

Vegloven. 21. juni 1963 nr. 23. *Veglov.*

Forskrifter

Vegdirektoratet. 2005. *Egdomsinngrep – føresegner.* Oslo.

Vedlegg 1 – E-post til grunneververe

Hei.

Mitt navn er Åge Emanuel Rovik. Jeg starter til høsten på femte året Master i eiendomsfag ved UMB. Etter inspirasjon fra Kåre Belsheim har jeg kommet fram til at jeg skal skrive masteroppgave under problemstilling "lønner det seg for grunneier å inngå avtale med Vegvesenet"? For å finne ut litt om dette har jeg valgt ut tilfeldige skjønn for alle regionene i landet, i perioden 2003-2009. Etter litt filtrering med tanke på eiendomstype og jordskifte, har jeg funnet seks skjønn fra hver region som jeg vil gå nærmere inn i. Det jeg skal gjøre er å sammenligne siste kontraktstilbud fra Vegvesenet under minnelige forhandlinger med det partene har fått gjennom skjønnet. Til dette trenger jeg hjelp fra de som jobber med grunneverv rundt om i landet.

Jeg skriver denne mailen til deg fordi navnet ditt er kommet opp under gjennomgang av en eller flere saker i Sveis. Enten som saksbehandler eller i brev til grunneier. De skjønnene som er kommet opp i tilknytning til ditt navn står nedenfor med kommune, matrikkelnummer, skjønnsnummer og sveisnummer. Det er bare det matrikkelnummeret som er nevnt jeg ønsker å få tilbudet på. Hvis det skulle vise seg at det er en feil i skjønnsregisteret, slik at skjønnet ikke er rettskraftig eller lignende, er det veldig fint om jeg får beskjed om dette så jeg kan unngå å ta inn slike skjønn i oppgaven.

Sveisnr. Skjønnsnr. Kommune Matrikelnr.

Jeg takker på forhånd for hjelpen og håper på tilbakemelding fra deg. Om det skulle være noen spørsmål eller kommentarer er det bare å ta kontakt med meg på mail eller telefon.

Mvh.

Åge Emanuel Rovik
Mob. 97633909

Vedlegg 2 – Disposisjon for intervju

1.0 Respondentens rolle

1. Hva var din rolle i saken?
2. Del av grunneierfellesskap?

2.0 Kontakten mellom Vegvesenet og grunneier

1. Hvordan ble kontakt opprettet? Brev/telefon/besøk/e-post?
2. Hvor?
3. Hvordan fungerte kontakten?
4. Var det samme kontaktperson hele tiden?
5. Hadde Vegvesenet en strategi for å få grunneier til å godta kontraktstilbudet?

3.0 Påregnelig bruk

1. Hvilken bruk av arealene mener du hadde vært sannsynlig hvis vegen ikke hadde blitt bygget?
2. Hvilken bruk av arealene la Vegvesenet til grunn i forhandlinger og skjønn?
3. Hvilken bruk la retten til grunn og hva synes du om det?

4.0 Erstatning og skjønnsresultat

1. Hva ble tilbudt og hva ble resultatet i skjønnet med tanke på erstatningssum?
2. Ble det forhandlet rundt andre elementer enn erstatningssum? For eksempel matjord,

leie av opplagsplass, andre tiltak.

3. Hvor mye av det som ble tilbudt under forhandlingene ble tatt med som spesielle skjønnsforutsetninger i skjønnen?

5.0 Forhandling og prosess

1. Hva var uenigheten som gjorde at det ikke ble avtale? Kvm pris? Påregnelig bruk? Annet?
2. Hvordan opplevde du prosessen under forhandlingene sammenlignet med under skjønnen?

Vedlegg 3 – Sammenheng mellom differanse og størrelse på avstått areal fra boligeiendommer

Type Eiendom	Differanse	
	Skjønn - Tilbud	Størrelse avstått areal m2
Bolig	28000,00	75,00
Bolig	1000,00	36,00
Bolig	0,00	143,00
Bolig (avstått areal brukt til veg)	-900,00	3,00
Bolig	-1800,00	26,00
Bolig	-5950,00	19,00
Bolig	-1450,00	18,00
Bolig	-1250,00	25,00
Bolig	8000,00	40,00
Bolig	-8800,00	280,00
Bolig	-32000,00	200,00
Bolig	-9000,00	50,00
Bolig	-7500,00	100,00
Bolig	-1000,00	30,00
Bolig	10000,00	80,00
Bolig	9000,00	50,00
Bolig	-1500,00	12,00
Bolig	-3250,00	25,00
Bolig	8000,00	330,00
Bolig	-20000,00	56,00
Bolig	-25000,00	750,00
Bolig	207375,00	15,00
Bolig	670475,00	2880,00

Vedlegg 4 – Resultater fra undersøkelse av skjønnsresultater og erstatningstilbud

Type Eiendom	Påregnelig bruk SVV	Påregnelig bruk skjønn	Erstatning skjønn totalt	Erstatning tilbud totalt	Differanse Skjønn - Tilbud
Bolig	Bolig	Bolig	78000,00	50000,00	28000,00
Bolig	Bolig	Bolig	9000,00	8000,00	1000,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	3750000,00	2680000,00	1070000,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	7890,00	6783,00	1107,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	7240,16	10000,00	-2759,84
Landbruk	Landbruk	Landbruk	23058,80	28346,00	-5287,20
Landbruk	Landbruk	Landbruk	33062,00	21053,00	12009,00
Bolig	Bolig	Bolig	2145,00	2145,00	0,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	12730,00	9000,00	3730,00
Bolig	Bolig	Bolig	4500,00	4500,00	0,00
Bolig	Vegareal	Vegareal	0,00	900,00	-900,00
Bolig	Bolig	Bolig	11000,00	12800,00	-1800,00
Bolig	Bolig	Bolig	4750,00	10700,00	-5950,00
Bolig	Bolig	Bolig	13950,00	15400,00	-1450,00
Bolig	Bolig	Bolig	6250,00	7500,00	-1250,00
Bolig	Bolig	Bolig	12000,00	10000,00	2000,00
Bolig	Bolig	Bolig	20000,00	12000,00	8000,00
Bolig	Bolig	Bolig	36200,00	45000,00	-8800,00
Bolig	Bolig	Bolig	8000,00	40000,00	-32000,00
Bolig	Bolig	Bolig	6000,00	15000,00	-9000,00
Bolig	Bolig	Bolig	5500,00	13000,00	-7500,00
Bolig	Bolig	Bolig	1500,00	2500,00	-1000,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	907,00	5442,00	-4535,00
Bolig	Bolig	Bolig	30000,00	20000,00	10000,00
Bolig	Bolig	Bolig	12500,00	3500,00	9000,00
Landbruk	Bolig	Bolig	20950,00	17500,00	3450,00
Landbruk	Bolig	Bolig	140000,00	173000,00	-33000,00
Bolig	Bolig	Bolig	1500,00	3000,00	-1500,00
Bolig	Bolig	Bolig	3000,00	6250,00	-3250,00
Bolig	Bolig	Bolig	90000,00	82000,00	8000,00
Bolig	Bolig	Bolig	3200000,00	3200000,00	0,00
Bolig	Bolig	Bolig	10000,00	30000,00	-20000,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	102020,00	87900,00	14120,00
Bolig	Bolig	Bolig	50000,00	75000,00	-25000,00
Bolig	Bolig	Bolig	1600000,00	1900000,00	-300000,00
Landbruk	Landbruk/Bolig	Bolig	635164,00	372842,00	262322,00
Bolig	Bolig	Bolig	210000,00	2625,00	207375,00
Landbruk	Bolig	Bolig	490400,00	180250,00	310150,00
Bolig	Bolig	Bolig	1243600,00	573125,00	670475,00
Landbruk	Bolig	Bolig	100000,00	15750,00	84250,00
Landbruk	Landbruk	Landbruk	4540,00	4590,00	-50,00