

PRIVAT FELLES INFRASTRUKTUR

EN LOV- OG CASESTUDIE OM PRIVAT FELLES INFRASTRUKTUR

JOINT INFRASTRUCTURE IN PRIVATE SECTORS

A LAW AND CASE-STUDIE OF JOINT INFRASTRUCTURE IN PRIVATE SECTORS

ERIK JOHAN HOBØL

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING
MASTEROPPGAVE 30 STP. 2013



Forord

Denne oppgaven, på 30 studiepoeng, er avslutningen på min utdanning i Eiendomsfag ved Universitetet for miljø og biovitenskap.

Jeg har lært mye av mine studier ved UMB og det har vært interessant å bruke mye av denne læren i arbeidet med masteroppgaven.

Temaet for oppgaven kommer fra en personlig interesse og det har blitt nøye spisset ved hjelp av min veileder.

Jeg har fått mye god hjelp underveis, og vil takke alle som har vært til hjelp.

Den aller største takken vil jeg rette til min veileder Hans Sevatdal, som har kommet med mange gode faglige innspill og har diskutert innholdet i oppgaven sammen med meg.

Jeg vil også rette en takk til de personer som jeg har intervjuet underveis i denne prosessen. Informasjonen dere har kommet med har vært til stor nytte.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke samboeren min for innspill og korrekturlesning.

Ås, 10. mai 2013

Erik Johan Hobøl

Sammendrag

Denne oppgaven er en lovstudie og en casestudie om etablering av privat felles infrastruktur.

Hovedproblemstillingen er kort og enkelt forklart å studere noen utvalgte former for privat felles infrastruktur med hensyn til lovsystemene og praksis.

Jeg har studert reglene i plan- og bygningsloven som omhandler etableringen, som kommuneplan, reguleringsplan og utbyggingsavtaler, samt spesialregler knyttet opp mot enkelte former for tiltak. I tillegg til lovsystemene i plan- og bygningsloven har jeg studert særlover som veglova, jordskifteloven og energiloven. I vegloven har jeg studert reglene om private veier og hva slags føringer dette setter for etableringen av private veier, samt hva som skjer nå en kommune nedklassifiserer en kommunal vei til å bli privat. Gjennom energiloven har jeg sett på fjernvarmeanlegg og dets konsesjonsplikt, samt sammenhengen med plan- og bygningsloven.

Med jordskifteloven har jeg sett på jordskifteretten som et hjelpende organ for parter som ikke selv kommer til enighet, eller ikke selv klarer å etablere felles privat infrastruktur. Jordskifteretten har stor kompetanse ved bruksordninger og felles tiltak og ikke minst ved investeringer og kostnadsfordeling. Investering og kostnadsfordeling er en viktig del av etableringen av felles privat infrastruktur. I tillegg til jordskifteloven har plan- og bygningsloven regler om refusjon og etterbetaling. Disse lovsystemene danner institusjonelle rammer for de privatrettslige og de offentligrettslige forholdene.

Casestudiet er gjort for å få en praktisk tilnærming til problemstillingen. Jeg har gjort fire casestudier. To omhandler etablering av vann-og avløp, et der partene selv kom til enighet og gjennomførte tiltaket selv og et hvor jordskifteretten bistod. Det tredje caset omhandler fjernvarmeutbygging i Ås kommune og det siste nedklassifisering av kommunale veier til private i Frogn kommune.

Gjennom dette arbeidet har jeg lært kompleksiteten av etableringen av felles infrastruktur. Det er mange lovsystemer inne i bildet som må jobbe sammen for å skape resultater.

Abstract

This is a study of private joint infrastructure based upon studies of public planning legislation, private law and case-studies. The legislation regarding joint private infrastructure is very complex and not coordinated. The aim of this study was to get an understanding of the institutional framework and actual practices. The case-studies provided insight in practical problems and solutions.

Innholdsfortegnelse

Kap. 1 Tema	7
1.2 Problemstilling	7
1.3 Fremgangsmåter og begrepsbruk	9
1.4 Metode	10
1.4.1 Intervju	10
1.4.2 Kvalitativt dybdeintervju	10
1.4.3 Gjennomføring av intervjuene	10
1.4.4 Validitet	11
1.4.5 Reliabilitet	11
1.4.6 Etske avveininger	12
Kap. 2 Institusjonelle rammevilkår i offentligrettslig forstand	12
2.1 Innledning	12
2.2 Plan- og bygningsloven	12
2.2.1 Kommuneplan	12
2.2.2 Reguleringsplan	18
2.2.3 Utbyggingsavtale	19
2.2.4 Fjernvarme etter plan- og bygningsloven	23
2.3 Energiloven	24
Kap. 3 Institusjonelle rammevilkår i privatrettslig forstand	30
3.1 Innledning	30
3.2 Veglova	31
3.2.1 Nedklassifisering av kommunal vei	34
3.2.2 Rettslige og økonomiske interesser	37
3.2.3 Veiskjønn	41
3.3 Jordskifte	58
Kap. 4 Kostnadsfordeling	66
4.1 Innledning	66
4.2 Tonn-km-metoden	66
4.3 Hedmarksmodellen	66
4.4 Nytte	66
4.4.1 Nytte etter jordskifteloven	67
4.5 Refusjon	67
4.6 Ekspropriasjon	69

Kap. 5 Case	70
5.1 Case fra Hvaler kommune: V/A	70
5.2 Case fra Ås: Fjernvarme	71
5.3 Case: Jordskifte i Indre Hallangspollen; Frogn kommune	73
5.4 Case: Privatisering av kommunale veier i Frogn kommune	75
Kap. 6 Avslutning	76
Litteraturliste:	82
Vedlegg	84

Figurliste:

Figur 1 a: Tenkte eiendomsgrenser før jordskiftet.

Figur 1 b: Utbyggingsrettene for de enkelte byggefeltene fordelt etter jordskiftet.

Figur 2 a: Plansituasjon som omfatter flere grunneiere.

Figur 2 b: Resultat ved jordskiftet.

Figur 3: Konesjonsområdet.

Tabelliste:

Tabell 1: Liste over paragrafer knyttet til etablering av felles infrastruktur.

Kap. 1 Tema

Min masteroppgave vil ta for seg ulike sider av temaet privat felles infrastruktur, eller felles (sams) tiltak som det heter i jordskifteloven. Felles tiltak går ut på at flere eiendommer (les eiere) går sammen for å etablere et tiltak. Slike tiltak kan for eksempel gå ut på å etablere en felles vei, vann- og avløp, strøm, kabel TV etc. Med andre ord infrastruktur. Dette kan foregå både i byer og mer landlige steder som feks etablering av infrastruktur i hyttefelt, gårdsbruk osv.

Hovedvekten av oppgaven kommer til å bli lagt på det private aspektet, men jeg vil også ta for meg deler av den offentlige siden. Med det mener jeg offentlig/privat samarbeid, at offentlige selskaper har behov for å etablere tiltak over privat grunn og kommuner som stiller krav til utbygger gjennom kommunedelplaner som feks etablering av gang/sykkelvei eller utbygger må ta på seg kostnader ved utbedrelse av eksisterende fortau m.m. i tillegg kommer reglene om refusjon til infrastruktur.

I utgangspunktet var det privat felles infrastruktur jeg ville ta opp. Jeg oppdaget imidlertid raskt at offentligrettslige forhold kom på «banen», for å si det på den måten. For det første på den måten at offentlige myndigheter opptrer som «løyvegivere» og at de aller fleste tilfeller krever offentlig løyve ved at tiltakene er søknadspikktige på en eller annen måte.

For det andre viste det seg fort at mitt utgangspunkt om at en gruppe grunneiere gikk sammen for å etablere felles infrastruktur for sine eiendommer ikke var så enkelt. Det kunne være slik at et selskap ønsket å bygge og drive et infrastrukturanlegg som feks et fjernvarmeanlegg på et rent kommersielt premiss. I formen er dette privat fordi selskapet er en privat aktør, men eierskapet til selskapet er en annen sak. Det kan være offentlig, privat eller en blanding av disse.

Videre kan det være et spørsmål om slikt infrastrukturtiltak kan sies å være felles. Det er felles i funksjonen, men på lignende måte som et rent offentlig tiltak ville ha vært.

Alt i alt ble dette et ganske komplisert bilde som jeg skal forsøke å finne interessante, relevante og studerbare problemstillinger ut fra.

1.2 Problemstilling

Først har jeg gjort en presisering av de typer infrastrukturtiltak jeg vil undersøke, desuten en presisering av loven jeg vil undersøke ved disse tilfellene.

Tiltakene er:

1. Grunneiere går sammen om å etablere felles infrastruktur som skal betjene deres eiendom.
2. Et kommersielt selskap ønsker å etablere et tiltak for å selge tjenester til eiendommene.

3. Visse former for offentlig-privat-samarbeid (OPS) om infrastrukturen.

Så er det spørsmål om hva jeg vil undersøke ved disse tiltakene. Utgangspunktet mitt var etablering og drift. Poenget er altså at det er flere aktører og at disse må samarbeide på en eller annen måte om noe for å etablere og drifte tiltaket. Det å få til et slikt tiltak kan være enkelt og uproblematisk, men det kan også være vondt og vanskelig. Aktørene kan ha ulike syn på saken eller motstridende interesser.

Et underliggende moment for problemstillingen er dette med de institusjonelle forhold rundt etablering av privat infrastruktur. At disse institusjonelle rammene er å finne i ulike lover og systemer vet man jo, men hvor tilgjengelige, forståelige og konsistente er de? Er det eventuelt muligheter for forenklinger? Jeg tar ikke mål av meg til å bringe slike overveielser frem til løsninger, men kanskje bidra noe i den retningen.

Typer felles infrastruktur jeg kommer til å se nærmere på blir først og fremst veier og vann/avløp som grunneiere etablerer. Hvordan grunneieren forholder seg til naboer og eventuelt offentlige organer. Innenfor dette temaet må jeg se nærmere på de institusjonelle rammevilkårene private imellom, men også med det offentlige. Herunder søknadsprosesser, forhandlinger og lovssystemer som gjør etableringen mulig.

Jeg kommer også til å ta for meg tilfeller der private utbyggere trenger tilgang til privat eiendom for å utføre tiltak. Jeg tenker da først og fremst på tele/EL-selskaper som skal grave ned kabler og rør. Hvordan foregår denne prosessen? Hva slags løyve har de, evt får av et offentlig organ, for å utføre disse tiltakene? Er dette lovfestet gjennom kommunale planer eller kommer løyve fra lovssystemer som PBL? Hva hvis en privat utbygger trenger tilgang til offentlig vei for å utføre tiltakene. Kan et privat foretak få ekspropriasjonshjemmel til å utføre felles tiltak?

Hva hvis et offentlig organ skal etablere et felles tiltak over privat grunn. Blir det i dette tilfellet snakk om forhandlinger og løyve på lik linje med private, eller går det rett til ekspropriasjon.

Opgavens innhold tilsier at diverse lovregler blir benyttet for å gjennomføre og planlegge felles tiltak. Det å finne relevante lover og regler kommer til å bli en del oppgaven. Dette er helt relevant for å kunne besvare problemstillingen. En stor del av dette studiet kommer til å bli lagt opp som en lovstudie for å finne informasjon i en noe kaotisk verden av lovregler.

Ved felles tiltak har man en situasjon ved eiendommene som skal endres. Man har da en plan for hvordan den fremtidige situasjonen skal bli. Hvordan man kommer seg dit er det jeg skal studere.

1.3 Fremgangsmåter og begrepsbruk

Jeg startet arbeidet med å søke etter litteratur, men fant ikke mye. Det er skrevet masteroppgaver om felles tiltak, både konkrete tiltak og ulike typer av tiltak, mest typisk felles private veier, men det jeg er ute etter, lover, lovsystemer og litteratur om felles infrastruktur som sådan, dvs mer generelt, har jeg funnet lite av. Det finnes noe i form av lovstoff, lovtekster, forarbeider og kommentarutgaver til lover, som feks jordskiftelovens regler om felles tiltak. Videre kan det være relevante rammebestemmelser i plan- og bygningsloven, men denne gir ingen «bruksanvisning» på hvordan etableringen skal foregå. Det er først og fremst en opplisting av hvilke tiltak som faller inn under loven.

Generelt kan infrastrukturtiltak, som er felles i den forstand at de skal betjene flere eiendommer etableres på tre forskjellige måter:

1. Et offentlig organ planlegger, bygger og drifter.
2. En utbygger (privat, kommersiell) planlegger, bygger og drifter.
3. En gruppe aktører går sammen og planlegger, bygger og drifter.

Det er de to siste jeg skal ta for meg.

Ved disse to mulighetene har man en privatrettslig og en offentligrettslig side. For å kunne besvare problemstillingen må man finne ut hvordan det offentligrettslige og det privatrettslige samvirket fungerer. Grunnen til at dette må undersøkes er at man må regne med at privat felles infrastruktur er et søknadspliktig tiltak og at det ofte må etableres en reguleringsplan eller utbyggingsavtale i henhold til det offentlige plansystemet. Man må uansett ha løyve til å utføre tiltakene.

I samarbeid med veileder har jeg satt opp 3 forskjellige måter å angripe oppgaven:

1. Behandle teoretisk. Utføre et litteratur/lovstudie. I dette tilfellet kan jeg også simulere en prosess med felles tiltak.
2. Konkret utgangspunkt. Et casestudie, eller flere. Jeg ser på saker som er gjennomført, saker under bearbeidelse og saker under gjennomføring. En empirisk undersøkelse.
3. En blanding av måtene ovenfor.

Jeg kommer til å gå for alternativ 3. Jeg vil benytte meg av tidligere masteroppgaver som berører mitt tema og finne relevant litteratur og lovregler. I case-studiet vil jeg kontakte kommuner og utbyggere for å finne informasjon.

Når det kommer til kostnad- og verdifordeling er det mange muligheter som utbyggerne kan benytte seg av. Foregår det gjennom avtale, gjennom opprettelse av selskap eller er det prosentandeler som avgjør. Her kan man benytte seg av empiri for å finne svar.

Jeg har tenkt å kontakte diverse kommuner for å få høre om konkrete saker og hvordan disse har vært løst gjennom reguleringsplaner eller på andre måter.

1.4 Metode

Min masteroppgave skal avdekke forhold rundt temaet privat felles infrastruktur. Det skal ikke føres noe tallfestet informasjon og det skal ikke generaliseres noe for en hel populasjon. Metoden som passer best til problemstillingen blir da kvalitativ metode da jeg ønsker å få en dypere innsikt rundt dette temaet og ikke ønsker tallfestet informasjon. Det er enklere å få frem sammenhengen og helheten ved bruk av kvalitativ metode.

1.4.1 Intervju

For å utføre casearbeidet kommer jeg til å intervju utvalgte personer som har informasjon om temaet jeg skal skrive om.

1.4.2 Kvalitativt dybdeintervju

Kvalitative dybdeintervjuer skiller seg fra kvantitative intervjuer siden et dybdeintervju får frem mer informasjon fra hver enkelt respondent, ved at svarene som kommer ikke er ferdigformulerte på forhånd og at det ikke er basert på et spørreskjema som er ferdigstrukturert. Man kan si at et dybdeintervju minner mer om en samtale enn et rent intervju, med mål å avdekke motiver og forhold omkring temaet man studerer.

Jeg kommer til å benytte meg av et semistrukturert intervjueskjema som fungerer som en intervjuguide til hjelp for meg selv som intervjueren, men også til hjelp for intervjuobjektet ved sende intervjueskjemaet til objektet før intervjuet finner sted.

Med dybdeintervju får man mer tid til hver respondent og det blir enklere å tilpasse spørsmålene til disse. For mitt tema blir det viktig å få til en to-veis kommunikasjon for å få mest mulig informasjon ut av hver enkelt respondent.

1.4.3 Gjennomføring av intervjuene

Jeg ønsker å gjennomføre semistrukturerte dybdeintervjuer hvor jeg bruker intervjuguiden som en temaliste. På grunn av temaet er det viktig å ha muligheter til å være fleksibel og kunne tilpasse seg til respondenten under intervjuets gang.

Jeg kommer til å benytte meg av en opptaker under intervjuene siden det da blir enklere å kvalitetssikre analysearbeidet samt lette hele prosessen. Det er viktig at opptakeren ikke fungerer som en barriere under intervjuet, og respondenten må godkjenne bruken av dette hjelpemiddelet.

I den første fasen av intervjuet vil jeg prøve å bli kjent med respondenten uten å gå noe særlig inn på temaet. Dette blir først og fremst gjort for å bli bedre kjent med respondenten. I denne fasen blir de

praktiske opplysningene nevnt, som for eksempel at hvis respondenten vil være anonym hvis det er ønskelig, og at det er foretrukket å bruke en opptaker under intervjuet hvis det ikke er noen innvendinger mot det.

Den andre fasen av intervjuet skal handle om temaet jeg ønsker å undersøke. Fra min side er det ønskelig å bruke et muntlig/hverdagslig språk siden temaet tar for seg mange fremmedord. Dette vil bli spesielt viktig under intervju med privatpersoner, og ikke med kommunale ansatte og konsulenter som fra før kjenner til disse uttrykkene. Videre i fase to skal informantens synspunkter og meninger belyses.

Fase tre er den siste fasen av intervjuet. Fasen vil fungere som en oppsummering av samtalen. Her blir det muligheter for informanten å komme med opplysninger som ikke har kommet frem tidligere under intervjuet. Slutten av intervjuet vil bli utført på en mer uformell tone enn tidligere for å få frem ytterligere informasjon som kanskje ikke ville blitt avdekket under en mer formell tone.

1.4.4 Validitet

Validitet kan forklares som troverdigheten til undersøkelsen. Det er en betegnelse på hvor godt man klarer å måle det man har undersøkt, eller tenkt til å undersøke. For at validiteten skal sikres er det viktig å knytte spørsmålene opp mot problemstillingen. Det blir da viktig at problemstillingen er godt formulert og frehever det man ønsker å undersøke. Når man tolker dataene må man ha temaet klart for seg for å holde fokus på det som skal avdekkes. Under prosessen med å lage intervjuguide blir dette viktig å ha i tankene.

1.4.5 Reliabilitet

Reliabilitet måler påregneligheten av dataene som er innsamlet. For at man kan oppnå god påregnelighet bør det gjennomføres flere intervjuer omkring det samme grunnlaget. Hvis det oppstår store avvik på dataene som er samlet inn er reliabiliteten svekket.

Det er viktig å ha reliabilitet i tankene når man skal tolke dataene man har samlet inn. Tolkningen av kvalitative data er subjektiv og det er lett å ha en forutinntatte meninger om temaet man undersøker.

Under intervjuprosessen av min masteroppgave må jeg intervju flere mennesker om det samme temaet. Dette blir spesielt gjeldende ved intervjuer med kommuner og etater da jeg prøver å finne ut praksis på generell basis.

1.4.6 Etiske avveininger

Etikk handler om å opptre redelig. Man må vise hensyn til informantene og vise et samfunnsmessig ansvar. Et godt kvalitativt forskningsarbeid bygger på gjensidig respekt mellom intervjueren og intervjuobjektet.

Som nevnt over vil jeg starte intervjuene med småprat for å få informantene til å føle seg trygge. Hvis det blir stilt sensitive spørsmål vil disse komme et stykke ute i intervjuet for å ikke virke skremmende på informanten.

Intervjuene vil finne sted der informanten måtte ønske det, og bruk av lydopptaker må avklares med informanten.

Under analysearbeidet vil jeg gjengi intervjuet så korrekt som mulig. Hvis informanten vil forholde seg anonym vil jeg respektere det.

Kap. 2 Institusjonelle rammevilkår i offentligrettslig forstand

2.1 Innledning

Institusjoner i en eiendomsfaglig sammenheng er regler og normer som skaper rammer og spillerom for handlinger man utfører. (Sevatdal, H. 2003) Man kan si at institusjoner styrer adferden vår.

Knyttet opp mot temaet jeg skal studere vil institusjonene først og fremst bestå av formelle lover, forskrifter og kommunale og regionale planer, men også over på den rene privatrettslige siden med avtaler og sedvanerett. Normer kan og sies å være en del av institusjonene. Med det mener jeg først og fremst etikk og moral, men også skikk og bruk. Uansett om det er lovfestet eller ikke har man visse standarder man benytter seg av når det kommer til etableringen.

For å besvare problemstillingen må jeg finne ut de prinsipielle måtene man kan gå frem på. Dette innebærer å finne informasjon om både det private- og det offentligrettslige systemet, samt institusjonelle rammevilkår på privat og offentligrettslig side. Jeg starter med det offentligrettslige.

2.2 Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er i stor grad med på å sette føringer for hvordan de felles tiltakene kan etableres, spesielt med tanke på forholdet mellom det offentligrettslige og det privatrettslige. Dette forholdet reguleres i stor grad ved hjelp av en kommuneplan eller ved reguleringsplaner.

2.2.1 Kommuneplan

Jeg vil starte med å kommentere og vise til bestemmelser for kommuneplan som er relevant for mitt tema, deretter vil jeg ta for meg reguleringsplaner og utbyggingsavtaler. Ifølge § 11-1 skal:

«Kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter samfunnsdel med handlingsdel og arealdel.

Kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen. Den skal ta utgangspunkt i den kommunale planstrategien og legge retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn.

Det kan utarbeides kommunedelplan for bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder...»

Pbl § 11-7 regulerer arealformålene til kommuneplanen. Bestemmelsen som er mest relevant for mitt tilfelle er punkt 2 om samferdelsanlegg og teknisk infrastruktur. Listen over arealformålene er som følger:

1. Bebyggelse og anlegg
2. Samferdelsanlegg og teknisk infrastruktur
3. Grønnstruktur
4. Forsvaret
5. LNFR
6. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

Hvert enkelt punkt har tilhørende underformål og underformålene til punkt 2 er: veg, bane, lufthavn, havn, hovednett for sykkel, kollektivnett, kollektivknutepunkt, parkeringsplasser og traseer for teknisk infrastruktur.

Hovedforskjellen fra den gamle til den nye loven er at den nye kommer med en uttømmende liste over hva slags tiltak som faller inn under denne bestemmelsen. Underformålene i punkt 2 må sees i sammenheng med § 11-9 nr 5 og § 12-5. § 11-9 nr 5 er med på å gi ytterligere presisering av innhold og krav til arealbruken gjennom generelle bestemmelser (Tyrén, C.W. 2010). De fleste av disse underformålene vil ikke bli omfattet av mitt tema, men veg og teknisk infrastruktur er høyaktuelle, særlig for å finne ut mer om det offentligrettslige og det private forhold til det offentlige med tanke på tiltak som skal utarbeides.

Nr. 2 om samferdelsanlegg og teknisk infrastruktur er først og fremst rettet mot offentlige tiltak. Samferdselsdelen regulerer alle former for arealer til transport deriblant vei og gang- og sykkelvei. Kategorier av tiltak som havner under delen om teknisk infrastruktur er anlegg for vannforsyning og avløp og energianlegg. Bestemmelsen omfatter mer enn det nevnte, men har ingen praktisk interesse for mitt tema.

Lovbestemmelsene i § 11-7 må sees i sammenheng med § 11- 8. Denne paragrafen tar for seg hensynssoner. I paragrafen står det blant annet at: «*Kommuneplanens arealdel skal i nødvednig utstrekning vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av arealet...*».

Arealformålene i § 11-7 angir helt konkret hva de diverse arealene kan brukes til. Det er ikke tilfeldig at hensynssonene er separert fra arealformålene. Dette er for å vise hvilke hensyn som må tas innenfor den angitte sonen uavhengig av hvilket arealformål det er snakk om. De brukes også som et grunnlag til å komme med nye planinnspill og til eventuelle behandlinger av dispensasjonssøknader. Arealformål og hensynssoner skal vises samlet på arealplankart. Det må også nevnes at bestemmelser til hensynssonene gir rettslig bindende begrensninger. Disse begrensningene er også bindende for private.

Hensynssonene er ikke tidsmessig begrenset. De vil gjelde til de endres eller fjernes i en revidert utgave av kommuneplanens arealdel, eller de kan bli erstattet av en reguleringsplan.

Hvis grunnlaget for å etablere en hensynssone er å hindre iverksetting av et tiltak som kan hindre en senere utbygging det allerede er søkt konsesjon for etter en annen lov en pbl, kan hensynssonen i seg selv, eller bestemmelsen i hensynssonen, være nok til å nekte tillatelse til å gjennomføre tiltaket. Denne bestemmelsen gjelder ikke for kraftledninger i sentral og regionalnettet, siden disse ikke omfattes av plan- og bygningsloven, men reguleres av energiloven og kraftledningsregisterloven. At kraftledninger ikke faller inn under pbl kommer til syne i lovens § 1-4. Andre tiltak og anlegg som faller inn under loven som det er gitt konsesjon for skal angis som arealformål etter § 11-7 nr. 2.

Kommunene har en særegen hjemmel til å kunne nekte gjennomføring av tiltak hvis tiltaket er motstridende med arealformålet planen angir for den aktuelle sonen.

Bestemmelsen om hensynssoner som er mest knyttet opp mot temaet om felles infrastruktur er § 11-8 bokstav b: «*Sone med særlige krav til infrastruktur med angivelse av type infrastruktur. Det kan gis bestemmelser om krav til til infrastruktur i et utbyggingsområde, både som forbud eller påbud med hjemmel i § 11-9 nr. 3 og nr. 4*».

Denne bestemmelsen er ment å dekke soner med forbud eller påbud om vann-, avløps-, energi-, transport-, eller vegløsninger. Formålet er først og fremst å sikre gode helhetsløsninger for både miljø og samfunn på lik linje som det fremkommer av § 11-7. Dette er en sone som er høyst aktuell for utbyggingsområder hvor arealbruksformålene er sammensatte og hvor en delutbygging må sees i sammenheng med hvordan infrastrukturen, altså vann-, veg-, energiløsninger osv, skal løses for resten av området. Nærmere bestemmelser om angitte løsninger for infrastrukturen er hjemlet i § 11-9 nr. 3.

I tillegg til selve bestemmelsene om hensynssoner har man også bestemmelser om opparbeidelsesplikt. Dette fremkommer av plan- og bygningslovens kapittel 18. For utbygging av energiltak vil det si at det skal tilrettelegges at nyere bebyggelse kan koble seg på vannbåren varme, hvis det er det som er lagt i grunnen.

Utover disse bestemmelsene må man også kommentere kommunenes yndlingsverktøy, nemlig rekkefølgebestemmelsene som reguleres gjennom pbl § 11-9 nr. 4. Jeg vil komme nærmere innpå § 11-9 senere, men jeg vil først se nærmere på bokstav e i § 11-8. «*Sone med krav om felles planlegging for flere eiendommer, herunder med særlige samarbeids- og eierformer samt omforming og fornyelse*».

I denne bestemmelsen er det snakk om områder under omforming. Denne bestemmelsen brukes spesielt i kommuneplanens arealdel for å omdanne, videreutvikle eller fornye et område. I tettstedsområder brukes denne formen for planlegging til å hindre at bebyggelsen sprer seg. Det er mest aktuelt å benytte seg av denne hensynssonen på en allerede eksisterende bebyggelse der det forventes en høyere intensivitet på utbyggingen. Et typisk eksempel for et område som benytter en slik hensynssone er tidligere industriområder som omformes til bebyggelse eller andre byformål, men også for å omforme eller fornye andre typer areal som fortetting av et hytteområde. § 11-8 bokstav e dekker også egenskaper som i den gamle loven var omfattet av § 25. Det innebærer at den dekker privat vei, offentlig formål, fellesområder m.m. Dette ble lagt inn som hensynssoner fordi endringer i eiendoms- og driftsansvar skjer mye raskere nå enn tidligere og i en større utstrekning. Poenget med hensynssonen er å gi en felles ramme for planlegging, gjennomføring og virkemiddelbruk. Det er ment at virkningen av den angitte sonen skal avklares med de bestemmelsene som knyttes opp mot den.

Med denne bestemmelsen kan flere eiendommer bli lagt under en felles planlegging. Dette vil være et vilkår for å kunne ta deler av utbyggingsområde i bruk. Tidligere lov og praksis har gjort at en kommune kan si nei til planforslag og planlegging for en del av et samlet område. Begrunnelsen for nektelsen var da at planområde var for lite. Den nye regelen er rettet mot den enkelte forslagsstiller. Dette innebærer at private innenfor et område må samarbeide om et felles forslag til en reguleringsplan. En annen positivitet knyttet til den nye formuleringen er at man får et total planavklaring for et område med opptil flere eiendommer. I tillegg til dette kommer det bestemmelser om vannforsyning og avløp gjennom § 11-9.

Gjennom § 11-8 kan det gis bestemmelser om omforming og fornyelse, men også bruk av jordskifte til å fastsette en fordelingsordning. Det er spesielle regler for denne formen for samordning som

denne hensynssonen regulerer og det er kommunen som definerer områdene som skal omfattes av en samlet planprosess.

På lavere plannivå, nemlig reguleringsplan, vil de rettsvirkninger som er gjort for regulering til byfornyelse være gjeldende. Slike planer krever ofte at flere grunneiere går sammen om en plan uansett. Spesielt med tanke på en felles utbygging, infrastruktur og tiltak og drift. Jordskifteloven er også med på å sette føringer for slike prosesser.

Utover bestemmelsene i plan- og bygningsloven er det ikke gitt noen føringer for økonomiske virkemidler. I det praktiske liv vil Husbanken kunne komme med finansordninger og tilskudd for å støtte områderettet planlegging utover den risikoen som eier eller utbygger er villig til å ta på seg. Derimot vil virkemidlene for opparbeidelseskrav, refusjon og ekspropriasjon være gjeldende, i tillegg til eventuelle avgifter knyttet til vann- og avløp og egne regler for utbyggingsavtaler.

§ 11-9 omhandler generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel:

«Kommunen kan uavhengig av arealformål vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel om:

- 1. krav om reguleringsplan for visse arealdeler eller for visse tiltak, herunder at det skal foreligge områderegulering før detaljregulering kan vedtas.*
- 2. innhold i utbyggingsavtaler, jf. § 17-2,*
- 3. krav til nærmere angitte løsninger for vannforsyning, avløp, veg og annen transport i forbindelse med nye bygg- og anleggstiltak, herunder forbud mot eller påbud om slike løsninger, og krav til det enkelte anlegg, jf. § 18-1. det kan også gis bestemmelse om tilrettelegging for forsyning av vannbåren varme til ny bebyggelse, jf. § 27-5,*
- 4. rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål, herunder rekkefølgen på utbyggingen,*
- 5. byggegrenser, utbyggingsvolum og funksjonskrav, herunder om universell utforming, leke- og oppholdsplasser, skilt og reklame, parkering, frikjøp av parkeringsplasser etter § 28-7 og utnytting av boligmassen etter § 31-6,*
- 6. miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønnstruktur, herunder om midlertidige og flyttbare konstruksjoner og anlegg,*
- 7. hensyn som skal tas til bevaring av eksisterende bygninger og annet kulturmiljø,*
- 8. forhold som skal avklares og belyses i videre reguleringsarbeid, herunder bestemmelser om miljøoppfølging og –overvåkning».*

Paragrafens første ledd gir hjemmel til å gi generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel. Den erstatter dermed systemet om kommunale vedtekter. Dette åpner muligheten for en mer nøyaktig oppfølging i reguleringsplaner

Nr.1 i listen gir en hjemmel til å stille reguleringsplankrav knyttet til alle enkeltområder og formål i kommuneplanens arealdel. Poenget med denne hjemmelen er å stille krav til utarbeidelse og at det skal foreligge reguleringsplan for enkelte arealer eller i form av enkelte tiltak før en byggetillatelse eventuelt skal gis. Det kan også stilles krav til områderegulering som senere skal fungere for utarbeiding av detaljregulering. Hensiken er å sikre at det lages områdevis reguleringsplaner. Disse brukes igjen for helhetlige planløsninger hvis kommunaplanen ikke er detaljert nok. Hele opplegget skaper rammer når det kommer til planlegging av enkeltprosjekter både på privat og offentlig side. Det fremkommer også av loven at det gis retningslinjer når det kommer til det videre arbeidet med reguleringsplaner.

Nr. 2 setter føringer for hvilke områder det skal benyttes utbyggingsavtaler og hva innholdet i disse avtalene skal være. Jeg kommer tilbake til dette i punkt 2.2.3 om utbyggingsavtaler.

For nr. 3 vil det i tillegg til de løsninger som fremkommer av selve bestemmelsen være mulig for kommune eller offentlige organ å fastsette hvor en byggegrense skal gå langs en offentlig vei eller jernbane. Tidligere har tiltak etter denne bestemmelsen bare vært gjort som rekkefølgekrav, men nå kommer det direkte i planen.

Bestemmelsen gir også hjemmel til krav om transportløsning og vannbåren varme til nye byggeområder. Når det kommer til vannbåren varme kan det bare kreves at det skal foreligge muligheter for tilknytning. Det kan ikke kreves at bygg skal ha en opparbeidet løsning for denne typen energi.

Videre fremkommer det av § 11-9 nr. 3 at med annen transport menes det forskjellige typer offentlig transport, sykkelveier, mv. I tillegg er det miljømessige hensyn som må tas med i bildet. Dette skal fremkomme av planens bestemmelser. Disse bestemmelsene kan ikke gå utover det som kan hjemles i kommuneplanens arealdel. Når det kommer til bestemmelser om rekkefølgen og utformingen av samferdelsanlegg er det først og fremst ment til å bedre sikkerheten.

For nr. 4 kan det gis bestemmelser om rekkefølgen en utbygging skal foregå i. Det kan også gis bestemmelser om at et område ikke kan tas i bruk før infrastruktur er på plass. Det kan da være snakk om feks energiforsyning eller veier, men også barnehager, skoler osv. Poenget med denne bestemmelsen er å ta hensyn til kommunens økonomi. Det er som regel kommunen som må stå for etableringen av tekniske anlegg og samfunnstjenester.

Bestemmelsen brukes og til å sørge for at denne etableringen faktisk foregår ved at en utbyggingsavtale bare godkjennes hvis en slik etablering ligger til grunn.

2.2.2 Reguleringsplan

Reguleringsplaner ligger noe nærmere det privatrettslige aspektet enn det kommuneplaner og kommunedelplaner gjør. Plan- og bygningsloven § 12-1 kommer med definisjonen av reguleringsplan:

« Reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser.

Kommunestyret skal sørge for at det blir utarbeidet reguleringsplan for de områder i kommunen hvor dette følger av loven eller av kommuneplanens arealdel, samt der det ellers er behov for å sikre forsvarlig planavklaring og gjennomføring av bygge- og anleggstiltak, flerbruk og vern i forhold til berørte private og offentlige interesser.

For gjennomføring av større bygge- og anleggstiltak og andre tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, kreves det reguleringsplan. Tillatelse etter § 20-1, jf. § 21-4 for slike tiltak, kan ikke gis før det foreligger reguleringsplan. Krav til reguleringsplan gjelder ikke for konsesjonspliktige anlegg for produksjon av energi etter energiloven, vannressursloven eller vassdragsreguleringsloven.

Reguleringsplan kan utarbeides som områderegulering, jf. § 12-2, eller detaljregulering, jf. § 12-3.

Reguleringsplan kan utarbeides i sammenheng med kommuneplanens arealdel eller som egen planprosess.

Kongen kan i forskrift fastsette tekniske kvalitetskrav til reguleringsplan og gi nærmere bestemmelser om inndelingen av arealformål, planbestemmelser og behandling av reguleringsplan.»

Det er først og fremst et kommunalt ansvar å sørge for at det utarbeides en kommuneplan. Kommunen skal også vurdere behovet for områderegulering når det blir vedtatt en kommunal planstrategi. Selv om det først og fremst er kommunens ansvar å ytarbeide reguleringsplaner kommer det frem av § 12-11 at private også har adgang til å legge frem forslag til reguleringsplan.

Det er to hovedformer for reguleringsplaner. Det er områderegulering og detaljregulering. Områderegulering brukes først og fremst for å gi mer detaljerte områdevis avklaringer av arealbruken. Det blir først og fremst utarbeidet av kommunen, men andre myndigheter samt private kan utarbeide forslag (Tyrén, C. W. 2010).

For områderegulering og detaljregulering er formålene og virkemidlene mer eller mindre like. Den største forskjellen er at detaljregulering er en planform som er rettet mot blant annet utbyggingsprosjekter og tiltak.

Arealformål og bestemmelser til reguleringsplaner er mer eller mindre identiske med kommuneplaner, jeg kommer derfor ikke nærmere inn på dette tema her, jfr punkt 2.2.1.

2.2.3 Utbyggingsavtale

Selv om en privat aktør har fremmet forslag til reguleringsplan og fått denne godkjent av kommunen er det ikke dermed sagt at utbygging av tiltak kan starte. Det må også foreligge en avtale mellom grunneier eller utbygger og kommunen. Definisjonen av en utbyggingsavtale står i § 17-1:

«Med utbyggingsavtale menes en avtale mellom kommunen og frunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter denne lov og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan.»

Det som blir definert i lovteksten er egentlig de begrensningene som er i kapittel 17 i plan- og bygningsloven. Når det er skrevet grunneier eller utbygger menes det alle som kan inngå en utbyggingsavtale. Det kan da være en av disse personlig, eller en representant. At det står «eller» er bare ment for å påpeke at det er en forskjell på disse rollene og det betyr ikke at kommunen bare kan inngå en avtale med èn person som innehar en av disse rollene. Det er fullt mulig for kommunen å inngå en avtale med begge disse personene samtidig. At det i hele tatt nevnes roller som grunneier eller utbygger er for å påpeke at det er snakk om en ytbyggingsavtale og at dette er relevante aktører for en slik avtale. Fra kommunens side er myndigheten til å inngå en utbyggingsavtale forbeholdt kommunestyret, men denne myndigheten kan delegeres.

Slik som definisjonen er skal avtalen gjelde utbygging av et område og man er ute etter grunneiers eller utbyggers konkrete planer om utbygging for dette området. Det er i tillegg kun snakk om avtaler som har grunnlag i kommunens planmyndighet etter plan- og bygningsloven. Det vil si at avtalene skal være knyttet opp mot gjennomføring av arealplan i kommuneplan eller reguleringsplan. Avtalen kan da enten inngås i sammenheng med en kommunes behandling av et planforslag, jf § 12-11 og mine kommentarer om reguleringsplan, som kan være fremmet av de samme private aktørene, eller kan ha en tilknytning til en byggesak.

Som det står i lovteksten skal avtalen gjelde *gjennomføring av kommunal arealplan*. Dette er en presisering for å få frem at de avtalene det er snakk om er knyttet opp mot utbygging, og har sitt utspring i en bindende plan. For utbygger eller grunneier sin del vil dette virke som en presisering av de krav som følger av planen, og for kommunen sin del vil avtalen fungere som et verktøy for å fremme planens formål. Hvis en kommune inngår en avtale som grunneier eller oppdragsgiver, vil ikke en slik avtale bli lagt under denne paragrafen.

Når det står gjennomføring av arealplan i lovteksten er det en presisering av at utbyggingsavtalene er knyttet til en konkret og bindende plan. For utbygger sin del vil utbyggingsavtalen nærmest fungere som en sjekklister over hvilke krav som stilles i planen.

Avtaler som er inngått mellom staten og grunneier eller utbygger har ikke vært gjenstand for lovregulering. Departementet mener at det ikke er behov for å lage begrensninger i avtalefriheten mellom statlige myndigheter og private aktører.

Det fremkommer av § 17-2 at *«utbyggingsavtaler må ha grunnlag i kommunale vedtak fattet av kommunestyret selv som angir i hvilke tilfeller utbyggingsavtale er en forutsetning for utbygging, og som synliggjør kommunens forventninger til avtalen.*

Kommunen skal legge til rette for medvirkning av berørte grupper og interesser.»

§ 17-2 er ment for å gjøre inngåelse av utbyggingsavtaler mer forutsigbart enn det var ved tidligere lov. Det er viktig for grunneiere og utbyggere, i tillegg til andre berørte parter, å få innsyn i kommunens forutsetninger på et tidlig stadiet i et eventuelt prosjekt. Det er viktig at en beslutning som tas av det offentlige også er tilgjengelig for allmennheten. Det er viktig å få frem for allmennheten hvilke føringer som ligger til grunn og hvordan kommunen skal fortsette arbeidet med disse.

Bruk av utbyggingsavtaler bygger på at kommunen har fattet et vedtak hvor kommunens forutsetninger kommer til syne. Kommunens beslutning trenger ikke å være et enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2, men det må være en formell beslutning fattet av kommunestyret

Selv om § 17-2 setter mange føringer for hvordan kommunestyret kan agere har de fortsatt visse friheter. Vedtaket trenger ikke å fattes etter en bestemt sakstype. Kommunen kan selv finne ut hva som er mest hensiktsmessig, men departementet ønsker at en beslutning sees i sammenheng med den ordinære planleggingen. Beslutningen er ofte knyttet opp mot kommunens boligpolitikk, kommuneplan eller kommunedelplan.

Når kommunen kommer med et vedtak skal det angi *i hvilke tilfeller utbyggingsavtale er en forutsetning for utbygging*. Kommunen har her flere alternativer for hvordan dette kan gjøres, men det mest vanlige er med konkrete utbyggingsområder. Kommunen kan ha et behov som enklest vil løses gjennom en avtale. De kan også fatte vedtak som skal omfatte en større del av kommunen som feks å løse problemer knyttet til vann- og avløp gjennom avtale.

Man kan si at hovedpoenget med utbyggingsavtaler er at grunneiere eller utbyggere får vite kommunens syn på en eventuell utbygging eller et prosjekt gjennom en avtale. Et annet moment er å få innblikk i kommunens forventninger til avtalens innhold. Dette gjelder ikke bare for grunneier/utbygger men også for en interessert allmennhet. Vedtak som gis etter denne paragrafen skal være med på å gi føringer for hvordan en utbygging skal foregå, men den vil ikke være bindene

for selve utbyggingen. Føringer på dette nivået gis bare i planbestemmelser og er veldig aktuelt gjennom rekkefølgekrav. § 17-2 gir ingen løfter om at utbyggingen godkjennes av kommunen selv om forutsetningene har vært oppfylt gjennom utbyggingsavtalen.

Det er viktig å få frem at meningen med § 17-2 ikke skal være en presisering av hva en avtale skal inneholde, dette blir derimot regulert gjennom § 17-3: «*En utbyggingsavtale kan gjelde forhold som kommunen har gitt bestemmelser om i arealdelen til kommuneplan eller reguleringsplan.*

Avtalen kan også regulere antallet boliger i et område, største og minste boligstørrelse, og nærmere krav til bygningers utforming der det er hensiktsmessig. Avtalen kan også regulere at kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris.

Avtalen kan også gå ut på at grunneier eller utbygger skal besørge eller helt eller delvis bekoste tiltak som er nødvendig for gjennomføringen av planvedtak. Slike tiltak må stå i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen. Kostnadene som belastes utbygger- eller grunneier til tiltaket, må stå i forhold til den belastning den aktuelle utbygging påfører kommunen.

Avtalen kan uansett gjelde forskuttering av kommunale tiltak som er nødvendig for gjennomføringen av planvedtak.»

Denne bestemmelsen er med på å sette grenser for forpliktelser som hviler på grunneier/utbygger gjennom avtale. Det er ment å forebygge uheldige premisser i utbyggingavtalen, spesielt med tanke på økonomien til et utbyggingsprosjekt og gjennomførbarheten. Det er allikevel en viss fleksibilitet slik at kommune og utbygger eller grunneier kan komme frem til en avtale som vil fungere for begge parter.

Det kan ikke avtales at utbygger skal dekke kostnader til infrastruktur til statlige formål som sykehus, barnehager og lignende. Dette er det offentlige pliktet til å bekoste selv gjennom lov. Utbygger kan heller ikke ta bekostninger med lån eller kredittytelser (Kommunal- og regionaldepartementet 2006). En avtale må ligge innenfor rammen av de ulovfestede reglene om myndighetsmisbruk. Dette vil først og fremst ha en innvirkning på den offentligrettslige aktøren. Uansett er reglene i § 17-3 enda strengere enn det som fremkommer av de ulovfestede reglene.

Gjennom denne paragrafen blir det satt materielle rammer for hva utbyggingsavtaler kan gå ut på. Det viktigste er at den bare kan gjelde elementer som kan vedtas eller har blitt vedtatt gjennom en bindende plan, jf § 17-1 siste ledd. Det betyr at kommunens planmyndighet ikke blir utvidet eller at kommunen ikke kan legge strengere føringer for et prosjekt utover det som følger av planen. Det

som derimot går ann for kommunen sin del er å presisere innholdet i planbestemmelsen. Det fremkommer også av formuleringen at en plan må være vedtatt før en avtale blir rettslig bindene. Dette følger også av § 17-4 som omhandler saksbehandling og offentlighet. De kan allikevel fremsettes parallellt med hverandre.

§ 17-3 andre ledd gir muligheter for kommunen til å komme med boligpolitiske reguleringer, som feks bygningers utforming og krav til universell utforming. Krav til universell utforming gjelder ikke bare for boliger, men også bygninger. Andre ledd åpner for at kommunen kan kjøpe en andel av boligene som bygges. Et eventuelt kjøp skal selvfølgelig skje etter markedspris og boligens utforming og formål skal tas med i betraktningen.

Etter tredje ledd kan utbygger/grunneier bli pålagt å dekke kostnader helt eller delvis til offentlige behov som oppstår på grunn av utbyggingen. Her finner man også kriteriene til hvilke typer tiltak utbygger kan måtte utføre gjennom avtalen. Dette må sees i sammenheng med § 18-1 om krav til opparbeidelse av veg og hoveldledning for vann og avløpsvann og § 28-1 om byggegrunn, miljøforhold mv.

Hovedargumentasjonen for at utbygger eller grunneier skal dekke slike kostnader er at tiltaket er nødvendig for gjennomføringen av planvedtaket. Det er slått fast at et eventuelt tiltak må ha en sammenheng til utbyggingen og det må tjene en interesse for utbyggingsområdet eller det må være nødvendig for å behjelpen en skade som utbyggingen fører med seg. Størrelsen på tiltaket må også stå i forhold til størrelsen på utbyggingen. Det vil i dette tilfellet først og fremst være snakk om kostnadene.

Kommunens og utbyggers bidrag eller kostnader skal og stå i forhold til hverandre. Her gjøres det et skille om kommunen har bidratt til gjennomføringen av planen eller om de har gjort forpliktelser etter avtalen. Hvis kommunens arbeid først og fremst består i gjennomføringen av planen kan det ikke stilles like store krav til utbygger enn om de hadde vært mer involvert i avtalen.

Hvis utbyggingsavtalen inneholder en stor grad av privatrettslige elementer er det mulig å dele opp avtalen i to deler. Den ene delen blir da en ren privatrettslig avtale og kommunens rolle som planmyndighet vil ikke bli knyttet til avtalen. Den andre delen vil bli en utbyggingsavtale som følger reglene i plan- og bygningsloven kapittel 17. Det er også mulig å inngå en kombinert avtale der man anvender kriteriene i bestemmelsen som blir mer relative når man ser det i forhold til de økonomiske ytelsene.

Kommunen kan få utbygger til å forskuttere kommunens utgifter til enkelte tiltak ifølge fjerde ledd i § 17-3. Disse utgiftene skal da betales tilbake etter avtalt plan. Hvis utbygger sørger for en oppføring

for kommunen og det er en forskuttering av et tiltak innblandet, er det en forutsetning at kommunen overtar. Det er et utgangspunkt at forskuttering kan skje for alle typer tiltak som *er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak*. Det er viktig å få frem at tiltaket skal være en del av utbyggingsprosjektet. Hva som anses som nødvendig vil følge de samme kriteriene som i tredje ledd. Hvis et tiltak ikke har noen sammenheng med utbyggingen har departementet sagt at det vil være mer hensiktsmessig å inngå en separat avtale, som feks en OPS-avtale.

Hvis det er gjort en avtale om forskuttering vil det som nevnt over innebære at kommunen skal refundere de kostnader som har blitt lagt til utbyggeren. Utgifter og ulemper som har en sammenheng med utbyggingen kan for kommunens del kompenseres gjennom avtalen. Dette vil feks gjelde kostnader i forbindelse med rente. Ordinære utgifter til drift og vedlikehold vil ikke kompenseres.

Hvis det er en avtale om forskuttering etter fjerde ledd vil dette ligge tett opp mot en OPS-avtale. Departementet har sagt gjennom Ot.prp. nr. 22 (2004-05) s. 64) at en OPS- avtale i svært mange tilfeller vil være et bedre alternativ for partene enn en forskuttering etter denne paragraf.

2.2.4 Fjernvarme etter plan- og bygningsloven

Tilkoblingsplikten til fjernvarmeanlegg styres av § 27-5:

«Hvis et byggverk skal oppføres innenfor et konsesjonsområde for fjernvarme, og tilknytningsplikt for tiltaket er bestemt i plan, skal byggverket knyttes til fjernvarmeanlegget.

Kommunen kan gjøre helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning.»

Kommunen kan med det første leddet fastsette tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg.

Vedtektshjemmelen etter forrige lov er fjernet, men kommunen kan bestemme tilslutning i kommuneplan eller i reguleringsplan, jf. §§ 11-9 nr. 3 og 12-7 nr. 8. Det er uansett en forutsetning at det foreligger konsesjon for området. Kommunestyret kan bestemme at byggverk, formuleringen er endret fra bygninger til byggverk for å få en større omfatning, som oppføres innenfor et begrenset område er pliktig til å koble seg på fjernvarmeanlegget. Dette vil først gjelde etter at konsesjon er gitt. Mulighetene til å gi og søke om konsesjon er regulert av energiloven.

Grunnen til at bestemmelsen er såpass streng som den er følger av at oppføring av et fjernvarmeanlegg krever store investeringer både til bygg og drift. At byggverk kobler seg på er med på å sikre en fremtidig inntjening. Tilknytningsplikten til fjernvarmeanlegg må alltid sees i sammenheng med prisen på fjernvarme. Det er en forutsetning for tikoblingen at fjernvarme blir å

anse som et alternativ til elektrisk oppvarming. Energiloven som også regulerer konsesjonen fastslår også gjennom § 5-5 første ledd at prisen på fjernvarme ikke kan overstige prisen på strøm. Denne bestemmelsen har sitt utspring i hensynet til den enkelte abonnent. Med energiloven § 5-5 tredje ledd er det også gitt abonnentene en garanti mot skyhøye priser gjennom en klageadgang til NVE.

Utbygger som har konsesjonen, også kalt konsesjonæren, er pliktig til å skaffe kundene den fjernvarmen som planen legger til rette for, eller etter avtale med abonnentene. Konsesjonæren må også skaffe til veie, så langt det er mulig, midlertidige tiltak i tilfelle det fjernvarmeanlegget ikke skulle fungere.

Uansett om abonnenten bruker varme fra anlegget eller ikke er den pliktig til å betale avgift. Dette er en tilkoblingsavgift i tillegg til en fast årlig avgift, jf. energiloven § 5-5 fjerde ledd. Denne regelen har bare virkning dersom det er tilknytningsplikt etter plan- og bygningsloven § 27-5.

Andre ledd i § 27-5 er et unntak fra første ledd. Dette unntaket kan benyttes hvis det ut i fra miljøhensyn ikke vil virke hensiktsmessig å kreve at bygningsmasse kobler seg på et fjernvarmeanlegg. Formuleringen er laget slik at kommunen kan gjøre unntak hvis en annen løsning er bedre miljømessig oppfylt. Departementet setter det som en forutsetning at dette unntaket benyttes.

Det kommer frem av andre ledd at unntaket bare gjelder hvis alternativet er «miljømessig bedre». Med det menes at alternative energibærere eller energikilder som fører til en miljømessig bedre standard enn fjernvarme er å foretrekke og det er tiltakshavers jobb å dokumentere at fjernvarmen er en bedre løsning. Det økonomiske aspektet er ikke trukket inn i problemstillingen til andre ledd. Jeg kommer nærmere innpå fjernvarme i punkt 2.3 om energiloven.

2.3 Energiloven

En stor del av min masteroppgave vil omhandle fjernvarmeanlegg. Plan- og bygningsloven tar først og fremst for seg regler knyttet til tilkoblingen av anlegget. Dette er på mange måter den siste delen av prosessen og er først aktuelt når selve anlegget er ferdigstilt eller befinner seg i siste fase. Selve utbyggingen og de søknader som må behandles før utbygging starter blir regulert av energiloven. Energiloven har i § 1-3 en definisjon på fjernvarmeanlegg: «*Med fjernvarmeanlegg forstås i denne lov: Betegnelse på teknisk utrustning og tilhørende bygningstekniske konstruksjoner for produksjon, overføring og fordeling av varmtvann eller annen varmebærer til eksterne forbrukere*». (energiloven)

«*Et fjernvarmeanlegg kan forklares som et sentralvarmesystem som forsyner omkringliggende byggverk, herunder offentlige bygg, næringsbygg og boliger, med energi til oppvarming og varmt tappevann*».

Energibæreren til et fjernvarmeanlegg er som regel varmt vann. Varmekilden kan være så mangt, men ofte er det avfallsforbrenning, spillvarme, biobrensel, varmepumpe eller geotermisk energi. Varmen blir distribuert fra fjernvarmeanlegget til kunder gjennom rør i bakken. Hos hver og enkelt kunde må det være installert en kundesentral som overfører varmen fra fjernvarmeanlegget til kundens eget varmeanlegg. Når det varme vannet er blitt brukt eller igjen blitt avkjølt fraktes det så tilbake til fjernvarmeanlegget der det varmes opp igjen. (Naas-Bibow, J. 2011)

Et fjernvarmeanlegg sies å være den beste måten å utnytte energiressurser på og har en stor miljømessig faktor. Den energien som lager varmen vil ofte være energi som allerede er produsert og ellers gått til spille. Derfor uttrykkes spillvarme. En annen energiform som brukes er fornybar eller karbonnøytral.

Drift og oppføring av fjernvarmeanlegg blir regulert av energiloven kapittel 5. dette kapitlet er mer eller mindre i sin helhet en direkte overføring av bestemmelsene som fant sted i den tidligere fjervarmeloven av 1986.

Det første steget man må ta for å bygge et fjernvarmeanlegg er å søke om konsesjon. Dette reguleres av § 5-1: *«Fjernvarmeanlegg kan ikke bygges, eies eller drives uten konsesjon. Det samme gjelder ombygging og utvidelse av fjernvarmeanlegg.»*

Departementet kan fastsette hvor stor ytelse eller hvor mange abonnenter et fjernvarmeanlegg skal ha for at denne bestemmelse kommer til anvendelse.

Departementet kan fastsette at denne bestemmelse ikke får anvendelse på fjernvarmeanlegg som forsyner offentlige institusjonsbygg, større forretningsbygg, industriell virksomhet, borettslag eller boligsameier».

I høringsrunden til loven ble det nevnt at det vil være rasjonelt med flere aktører for samme fjernvarmeprosjekt. det siktes spesielt til samarbeid om driftsløsninger og at et fjernvarmeanlegg med flere eiere bare trenger en fjernvarmekonsesjon. Olje- og energidepartementet uttalte i den sammenhengen at det er en aktør som skal stå for avtaler og vil være konsesjonær.

Etter lovens andre punktum kreves det konsesjon for ombygging og utvidelse av fjernvarmeanlegget. Dette gjelder ikke anlegg som allerede var i drift på lovens ikrafttredelsestidspunkt. Hvis man skal gjøre ombygninger eller utvidelser vil bestemmelsen komme til anvendelse i sin helhet. Det er ikke gitt noen føringer om regelen vil gjelde for hele anlegget eller bare den delen som bygges om eller utvides, men man kan tenke seg at en delvis anvendelse av bestemmelsen vil gjøre ting svært upraktisk. Anlegg som allerede har blitt tildelt konsesjon må søke om ny hvis det er snakk om

ombygging og utvidelse. Selv om det ikke kommer tydelig frem i bestemmelsen sier forarbeidene at det bare er ombygginger og utvidelser som øker anleggets kapasitet som er konsesjonspliktige.

Selve anleggets tilpasning i det totale energisystemet når det kommer til økonomi, organisatorisk og teknisk utforming skal vurderes før det er snakk om meddelelse av konsesjon. Samtidig skal anleggets totale kostnader veies opp mot det det vil koste å utbedre eller oppgradere det eksisterende elektriske forsyningsnettet som er i området eller en annen form for varmforsyning. Målet med dette er å oppnå størst mulig samfunnsøkonomisk nytte. Dette standpunktet fremkommer også av formålsparagrafen. Hvis fjernvarmeprosjektet totalt sett vil bli mer kostbart enn alternativene er det liten sannsynlighet for å bli tildelt konsesjon.

Det vil ofte være mindre lønnsomt med fjernvarmeanlegg hvis det geografiske området anlegget skal dekke er for stort. Grunnen til det er at det åpner muligheten for andre å bygge såkalte separatanlegg. Dette er anlegg som bygges for å forsyne en storforbruker, som feks en industribedrift. Hvis dette anlegget i tillegg har overskudd kan det forsyne nærliggende forbrukere. Separatanlegg er konkurrerende anlegg som ofte vil sørge for at fjernvarmeanlegget mister deler av kundegruppen. Som energimyndighet har man ikke kompetanse til å hindre at en slik situasjon oppstår, siden de fleste separatanlegg er såpass små at de ikke trenger konsesjon. Grensen er satt til 10 MW som jeg kommer tilbake til i avsnittet under.

Det er departementet som bestemmer hvilke anlegg som er konsesjonspliktige. Dette skjer i sammenheng med den grensen som er fastsatt i energilovforskriften § 5-1. Et fjernvarmeanlegg som er konsesjonspliktig har en ytelse på 10 MW eller mer. Anlegg som har en mindre ytelse enn dette også kan konsesjonsbehandles etter eiers ønske. En eier av et fjernvarmeanlegg med ytelse på mindre enn 10 MW kan ønske å få konsesjon for å få en tilknytningsplikt etter plan- og bygningsloven § 27-5. Hensikten med å få konsesjon på mindre anlegg og få tilknytningsplikt etter plan- og bygningsloven er å øke kundegruppen siden hjemmelen pålegger byggverk som oppføres innenfor konsesjonsområdet må koble seg på fjernvarmeanlegget. § 27-5 i plan- og bygningsloven gjelder bare for anlegg som er konsesjonsbehandlet.

Etter tredje ledd er det ikke alle typer fjernvarmeanlegg som er konsesjonspliktige. Dette unntaket gjelder bare for fjernvarmeanlegg som leverer varme til en viss type bygg. Bygg som nevnes er offentlige institusjonsbygg, større forretningsbygg, industriell virksomhet og borettslag eller boligsameier. Å fritta et fjernvarmeanlegg for konsesjon gjøres ved et enkeltvedtak. Hensikten med å fritta visse anlegg fra konsesjonsplikten er for at anleggene skal unngå lovens øvrige bestemmelser, spesielt med tanke på tilknytnings- og leveringsplikt, og ikke minst pris. De generelle bestemmelsene

i loven vil uansett komme til anvendelse. For fjernvarmeanlegg vil det først og fremst være § 10-1 om kontroll og tilsyn som vil være verdt å nevne.

Energilovforskriften § 5-2 har listet opp hva en konsesjonssøknad skal inneholde:

«Søknad om konsesjon skal så langt det passer omfatte følgende punkter:

- a) beskrivelse av søkeren og dennes virksomhet, samt eierforhold*
- b) teknisk og økonomisk beskrivelse av anlegget, herunder den fysiske utførelse av anlegget*
- c) anleggets innpassing i energiplan og til eventuelle større interkommunale eller regionale fjernvarmeanlegg*
- d) planlagt tidspunkt for påbegynnelse og fullføring av anlegget*
- e) innvirkning på allmenne interesser og mulige avbøtende tiltak*
- f) resultat av eventuelle konsekvensutredninger*
- g) innvirkning på private interesser, herunder forholdet til forurensingsloven, lov om brannfarlige varer, plan- og bygningsloven mv.*
- h) opplysninger om priser og andre leveringsvilkår dersom søkeren forutsetter at det innføres vedtekt om tilknytningsplikt etter plan og bygningsloven § 66a». (Olje- og energidepartementet. 1990)*

Det refereres her til den gamle plan- og bygningsloven. Tilknytningsplikten i den nye loven fremkommer av § 27-5.

Utover det å være konsesjonspliktig kan departementet gi nærmere vilkår om fjernvarmeanleggene.

Disse vilkårene fremkommer av lovens § 5-2: *«For konsesjoner etter § 5-1 kan departementet gi nærmere forskrifter og fastsette vilkår:*

- 1. om påbegynnelse, bygging, utførelse, idriftsettelse, vedlikehold, drift og nedleggelse av fjernvarmeanlegget.*
 - 2. om konsesjonærens organisasjon og kompetanse, kompetanse hos den som overlates driftsoppgaver og bestemmelser som regulerer bortsettelse av drift.*
- Departementet kan i forbindelse med den enkelte konsesjon fastsette uttørligere vilkår dersom det finnes påkrevet av allmenne eller private interesser».*

Etter denne bestemmelsen kan departementet fastsette generelle forskrifter og nærmere vilkår i den enkelte konsesjon som er gitt etter § 5-1. Oppstillingen av temaer i paragrafen er ikke uttømmende, det gjelder for begge leddene. Denne bestemmelsen utfylles av energilovforskriften § 5-3: *«Plikter ved konsesjon for fjernvarmeanlegg*

a) *Drift og vedlikehold*

Konsesjonæren plikter til enhver tid å holde anlegget i tilfredstillende driftssikker stand, herunder sørge for vedlikehold og modernisering som sikrer kundene en pålitelig energilevering.

b) *Miljø og landskap*

Konsesjonæren plikter ved planlegging, utførelse og drift av anlegget å sørge for at allmennheten påføres minst mulig miljø- og landskapsmessige ulemper i den grad det kan skje uten urimelige kostnader og ulemper for konsesjonæren.

c) *Beredskap*

Konsesjonæren plikter ved planlegging, utførelse og drift av anlegget å sørge for at det tas beredskapsmessige hensyn.

d) *Nedleggelse og rydding av anlegget*

Ved nedleggelse plikter den tidligere konsesjonæren å fjerne det nedlagte anlegg og så langt det er mulig føre landskapet tilbake i naturlig tilstand.

Det kan bestemmes at nedgravde deler av anlegget ikke skal graves opp igjen.

Norges vassdrags- og energidirektorat kan sette frist for arbeidet og treffe bestemmelser om tilbakeføringen». (Olje- og energidepartementet. 1990)

Etter energiloven § 5-2 første ledd nr. 2 stilles det også krav til konsesjonærens organisasjon og kompetanse. Krav som stilles fremgår av Olje- og energidepartementet i Ot. prp. nr. 61 (2005-2006). Her sies det at for virksomheter med konsesjoner etter energiloven ikke er tilstrekkelig at man mun ivaretar et formelt og økonomisk ansvar for sin virksomhet. Den som har blitt tildelt konsesjon skal ha egne ansatte som innehar den nødvendige kompetanse til forvaltning av virksomheten. Det er ikke tallbestemt hvor mange ansatte man trenger. Dette avhenger av virksomhetens omfang. Begrensede deler av virksomheten kan også drives av andre selskaper. (Olje- og energidepartementet. 2005-2006)

Andre ledd gir hjemmel til å stille ytterligere vilkår enn det som kommer frem av første ledd. I sammenheng med den alminnelige vilkårs læren innen forvaltningsretten må de vilkår som stilles ha en rimelig og fornuftig sammenheng med hva som er formålet med bestemmelsen og at vilkårene skal være forholdsmessige. Andre ledd i denne paragrafen kalles for «sekkebestemmelse» og er ment til å fange opp vilkår som det ikke er hjemlet til i første ledd, men som konsesjonsmyndigheten finner det fornuftig å komme med.

Tilknytningsplikten reguleres av § 5-3: *«Departementet kan pålegge ethvert fjernvarmeanlegg å knytte seg til andre fjernvarmeanlegg såfremt anlegget har et varmesystem som kan tilknyttes».*

Denne tilknytningsplikten må ikke forveksles med tilknytningsplikten etter plan- og bygningsloven § 27-5 som bare gjelder for annen bebyggelse. Tilknytningsplikten i denne lov gjelder anlegg for produksjon, overføring og fordeling av varmt vann eller annen vannbærer. Denne bestemmelsen er mer eller mindre utelatt fra forarbeidene til energiloven. Bestemmelsen er derimot en videreføring fra den tidligere fjernvarmelov § 7. I likhet med den gamle bestemmelsen er den nye en påleggshjemmel og vil bare gjelde der samkjøring av flere anlegg vil føre til en mer rasjonell utnyttelse av de enkelte anlegg. Hvis et anlegg feks produserer mer energi enn det kundene bruker vil denne overskuddenergien kunne blitt benyttet av et annet anlegg. Denne regelen er i utgangspunktet generell, men det er lagt inn en stor begrensning, nemlig at begge anleggene må være egnet for en sammenkobling. Hvis et anlegg må foreta store kostnader for å muliggjøre en sammenkobling kan ikke dette pålegget gis.

I likhet med at man har en tilkoblingsplikt har man også en leveringsplikt som reguleres av § 5-4:

«Konsesjonæren har plikt til å skaffe tilknyttede abonnenter fjernvarme, enten selv eller gjennom avtale med en annen leverandør i samsvar med planen for anlegget eller som avtalt med abonnentene. Dersom det er pålagt tilknytningsplikt i medhold av plan- og bygningslovens § 27-5 og bebyggelsen ikke kan tilknyttes fjernvarmeanlegget på grunn av forsinkelser i forhold til fastsatt frist for fullføring, kan konsesjonæren pålegges av departementet å sikre bebyggelsen midlertidig varmforsyning.

Plikten til å skaffe fjernvarme faller bort i tilfelle krig, streik, lockout, eller andre plutselige og uforutsette hendinger som medfører at levering vil bli umulig eller urimelig byrdefullt. Leveringen av fjernvarme kan avbrytes når det er fare for personskade eller skade på eiendom eller når det er nødvendig for reparasjon og vedlikehold.

Konsesjonæren plikter å treffe midlertidig tiltak for i størst mulig utstrekning å avbøte skader og ulemper ved stans i leveringene når dette er mulig».

Som konsesjonær plikter man å skaffe tilknyttede abonnenter fjernvarme. Denne fjernvarmen kan produseres på eget anlegg eller på en annen måte forsyne abonnentene med fjernvarme.

Leveringsplikten gjelder både overfor frivillige tilknyttede abonnenter og de som har fått pålegg etter plan- og bygningsloven § 27-5. Det er viktig å få med at leveringsplikten bare gjelder for konsesjonspliktige anlegg.

I andre ledd er det listet opp tilfeller der plikten til å levere fjernvarmen kan falle bort. Dette kalles «force majeure» - tilfeller. I tillegg til de tilfeller som er nevnt regnes også uforutsette naturhendelser og ytre skadehendelser som grunn til å ikke levere fjernvarmen. Kravet er at levering vil være umulig eller urimelig byrdefullt.

Etter tredje ledd må konsesjonæren avbøte for skader og ulemper hvis leveringen har stanset. Avbøting for skade gjelder også for tilfellene som er nevnt i andre ledd.

Kap. 3 Institusjonelle rammevilkår i privatrettslig forstand

3.1 Innledning

Det selvsagte utgangspunktet er at aktørene forhandler, kommer til enighet og inngår avtaler. I så fall er det avtaleloven og kontraktsretten som utgjør de institusjonelle rammevilkårene. Men hva om aktørene ikke kommer til enighet, eller ikke kommer frem på andre måter? Hvilke muligheter har de da? Finnes det regler, lover og organer man da kan ty til?

På det generelle planet er svaret enkelt. Vi har ingen generell lov om felles infrastrukturtiltak. Det vi har er særlover for noen tiltak, først og fremst vei. Vi har også ekspropriasjonsregler og jordskiftelovens regler om felles tiltak. Det siste er det nærmeste vi kommer generell lov. Jeg skal komme tilbake til dette, men først gå inn i veilovens bestemmelser om private veier. Grunnen er at felles vei på mange måter er det klassiske felles tiltaket og at vi lenge har hatt behov for regler om dette. Prinsippene man måtte finne her vil ha en overføringsverdi til det mer generelle planet.

Det har en stor praktisk effekt å kunne etablere områder og anlegg for felles bruk på flere eiendommer. Dette skjer i mange sammenhenger og mer eller mindre til alle tider. Det kan være snakk om alt felles beiteområder i fjellet til felles veier og parkeringsplasser i boligområder. Felles bruk hviler på juridiske rettighetskonstruksjoner med store variasjoner. Som regel er det snakk om et realsameie eller felles servitutter, men det finnes mange andre konstruksjoner og den som er mest utbredt når det kommer til areal er «hopmark» eller sambeite i utmark. Sambeite er en eldre konstruksjon med «kløyd» eiendomsrett. I slike tilfeller er det selve ressursen som blir ansett som et eiendomsobjekt som ligger i et sameie. Når man ser felles tiltak i sammenheng med jordskifte er den vanlige problemstillingen å etablere et område til felles bruk, men selve eiendomsretten hvor denne bruken skal foregå kan være ordnet på andre måter som feks sameie eller arealet inngår i eiendommer som grenser til fellesområdet. Det er bruken og rettighetene til det felles tiltaket eller fellesområdet som er det sentrale i denne sammenhengen. Det er dette lovgivningen bærer preg av og grunneiendomsretten kommer ofte i bakgrunnen for dette temaet (Sevatdal, H. 2006).

3.2 Veglova

Når det kommer til private veier er det ikke alltid at eierskapet til veien og til grunnen som veien ligger på er det samme. Det finnes mange ulike varianter av sameie, eneeie og servitutter.

Hovedfaktoren er hvordan veien eies og drives i fellesskap. Eierskapet til grunnen er viktig når veien skal etableres, men når veien først er anlagt vil ikke det stå i fokus lengre. Man har også en annen eier- og driftsvariant der en lokal vei egentlig er privat og betjener en gruppe eiendommer, men kommunen har overtatt driften og vedlikeholdet. Dette er en tendens som i dag er på vikende front, men det finnes fortsatt tilfeller. Dette tilfellet er noe jeg vil studere nærmere i en case.

Hovedreglen man arbeider etter er at rettighetene til vei- og adkomst inntreer samtidig med etablering av eiendommene og det skal være en sammenheng med bruken og adkomstbehovet. I nye boligområder vil som regel veiforholdene være klarlagt og etablert gjennom en reguleringsplan ved at en utbygger bygger veianlegget og tar seg av driften og vedlikeholdet frem til dette blir overført til beboerne eller til kommunen.

Ved tilfeller som ikke omhandler nybygging vil prosessen se litt annerledes ut. Det er allerede bebygde eiendommer i området, men dynamikken i området har skapt et behov for endringer når det kommer til vei. Grunnen til dette kan være at det skilles ut nye eiendommer som skal bygges ut eller at bruken av eiendommene endres fra eneboliger til flerfamiliehus. Det kan også komme næringsvirksomhet til området som sørger for at veien trenger en ombygging siden nye og flere brukere kommer til, eller at kommunen slutter med drift og vedlikehold. Jeg vil her beskrive den privatrettslige prosessen, eller det privatrettslige forholdet om man vil. Man må allikevel ikke glemme at offentlige myndigheter ofte vil være en del av denne prosessen fordi tiltaket, eller forhold rundt tiltaket, ofte vil være avhengig av offentlige tillatelser. Man trenger det offentliges tillatelser for å bygge vei i utmark, koble den private veien til en offentlig vei, osv. En slik tillatelse vil være nødvendig uansett om veien etableres ved minnelig avtale, ved jordskifte eller ved skjønn. Søknad om tillatelse kan inntra på ulike steder i prosessen.

Initiativet er det en eller flere eiere av berørte eiendommer som tar på grunn av et behov. Ut i fra veglova har man et rettslig utgangspunkt. Her blir det fastsatt at hver enkelt eiendom har en plikt til å delta i drift, vedlikehold og utbedring. Med formuleringen berørte i vegloven menes kretsen av berørte eiendommer. Dette er en begrensning som er gjort og betyr de som har rett til å bruke den eksisterende veien, som i dette tilfellet skal forbedres. Under sakens gang kan denne kretsen utvides. Det kan skje på grunn av at det er nødvendig å få med flere eiendommer fordi grunn eller rettigheter må erverves fra disse, eller at disse eiendommene ønsker å bli med i veifellesskapet.

Når det kommer til relasjoner mellom eiendommer er det avtalefrihet som gjelder. Det er som regel forhandlinger og avtaler man benytter seg av, både med profesjonell hjelp og uten. Fra dette punktet er det tre hovedalternativer man må forholde seg til:

1. minnelig avtale
2. skjønn etter vegloven
3. bruksordning/felles tiltak ved jordskifte

Ved minnelig avtale vil forhandlingene føre til enighet og man lager en avtale. Hvis det er en sak med få parter er det vanlig at prosessen stopper her. Man avtaler en enkel organisering der man roterer på vedlikeholdet av veien. I de mindre og enklere tilfellene er det også vanlig med tinglysning, men det er helt frivillig.

Skjønn etter vegloven organiseres på mange forskjellige måter. I mindre tettsteder og på landsbygda er det lensmannsskjønn. Alle andre steder er det rettslig skjønn. Rekvirenten av skjønnet kan også kreve at det skal holdes skjønn av jordskifteretten, også etter reglene i vegloven. Dette må ikke forveksles med det tredje alternativet. Jeg vil komme nærmere inn på skjønn senere i oppgaven.

Det er i all hovedsak to sakstyper jordskifteretten kan ta opp i denne sammenhengen. De kan etablere et nytt felles tiltak, i dette tilfellet ville det vært nyetablering av felles vei, eller etablere en ordning for felles bruk på et veianlegg som finnes fra før. Jordskifteretten har på mange måter de samme fullmakter som skjønn etter vegloven, men hovedforskjellen er at de kan tvinge uvillige parter til medlemskap i det felles tiltaket. Det har ikke skjønnsretten hjemmel til. Jordskifteretten har en større juridisk og økonomisk kompetanse enn skjønnsretten og lensmennene. Ut i fra det kan man trekke paralleller til at det er en økende tendens til å bruke jordskifterettene både i rurale og urbane strøk.

Det alle disse tre alternativene har til felles er at rettigheter og plikter mellom de eiendommene som er med blir klarlagt, også den formaliserte rettighetstypen til grunnen. Det kan være et sameieareal, eller en felles servitutt. Servitutten gjelder da på et fastsatt areal og det er de tilgrensende eiendommene som eier grunnen. Uansett hvilket alternativ, altså fremgangsmåte som benyttes må det i de aller fleste tilfeller etableres en organisasjon. I veglova kalles det for et veilag. Denne organisasjonen har et styre som tar seg av etablering og drift. For å komme slike organisasjoner og styret til hjelp har interesseorganisasjoner og offentlige myndigheter utarbeidet detaljerte modeller som feks et veilag kan jobbe etter. Slike modeller kalles for standardvedtekter.

Det å formalisere de felles tiltakene skjer som regel gjennom tinglysning. I noen tilfeller vil det være aktuelt med en matrikulær eiendomsdanning, da med en tilhørende registrering i matrikkelen. Dette

skjer hvis det oppettes en egen eiendom. Hvis det felles tiltaket er å regne som et skattepliktig foretak må det også registreres i foretaksregisteret. Hvis saken har gått for jordskifteretten vil de sørge for tinglysningen. Dersom det er snakk om minnelighet eller skjønn må partene gjøre det selv. Tinglysning er i disse tilfeller en frivillig ordning. Ved jordskifte er det heller ikke unaturlig at det blir gjennomført oppmåling og kartlegging av veien som inneholder eiendoms- og rettighetsgrenser. Ved skjønn og minnelighet er det partene som bestemmer hva som skal skje på dette området, selv om det i noen tilfeller kan være aktuelt at kommunale delings- og oppmålingsmyndigheter vil komme inn i bildet. (Sevatdal, H. 2006)

Private veier er i veglova § 1 definert som alle andre veier enn de offentlige. Siden denne definisjonen bare sier hva det ikke er er det greit å ta med offentlige veier blir definert som

«Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylke eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private.

Til veg blir òg rekna opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate».

Begrepet privat vei går utenfor det allmennheten forbinder med uttrykket. Det fremkommer av veglova § 53 at privat vei også er gangsti, kløvveg o.l. Det andre leddet i paragrafen gjelder også for private veier fordi offentlig skiltreguleringer kan gjelde for privat vei. (Arnulf, O. 1997)

Når en ferdselsrett har blitt materialisert og fremstår som en oppbygning vil det gå som privat vei og veiretten viser seg som byggverk eller spor i terrenget. Veiretten er i seg selv immateriell.

Privat vei er prinsipielt lagt under den private eiendomsretten på lik linje med byninger eller andre konstruksjoner som befinner seg på privat grunn. En eier av privat vei eller et veistyre kan velge å stenge veien for uvedkommende, dvs de som ikke har et rettslig grunnlag til å befinne seg der. Eieren er heller ikke pliktig til å vedlikeholde veien eller holde den åpen for allmennheten eller for offentlige tjenester eller funksjoner. Veien trenger ikke å stilles til offentlig disposisjon.

Det private veinettet i Norge regnes for å være langt større enn det offentlige. Veinettet er svært mangfoldig og ofte finner man intrikate rettighetsforhold. Dette gjelder spesielt i byer og tettsteder der det private veinettet fremstår som en del av det offentlige i form av feks åpne gater. Disse veiene er som regel driftet og forvaltet av velforeninger eller veilag. Veier som er driftet og forvaltet av velforeninger får betegnelsen velveier. I flere kommuner rundt Oslo er opptil 1/3 av det lokale

veinettet underlagt privat eiendomsrett. dette veinettet inkluderer gårdsveier, seterveier, skogsbilveier, m.m.

En stor del av bruken til privat vei reguleres gjennom friluftsløven med sine bestemmelser om allmenn ferdsel. § 2 slår fast at det er fri ferdsel for allmennheten på vei eller sti i utmark, til fots, med hest, sykkel, m.v. Gjennom § 4 er det allikevel satt føringer for å beskytte den private eiendomsretten: «*når ikke annet er bestemt kan eier av privat veg forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn (derunder sykkel med hjelpemotor) og parkering av motorvogn på eller langs vegen*».

3.2.1 Nedklassifisering av kommunal vei

Når en kommune slutter med drift og vedlikehold av veiene vil dette falle over på de som er avhengig av veien. En slik nedklassifisering av vei, som er det faglige uttrykket, blir regulert av vegloven § 7:

«Etter at fylkeskommunen – i Oslo kommunen – har uttala seg, kan departementet gjere vedtak om at riksveg skal leggest ned eller gjerast om til fylkesveg eller til kommunal veg.

Etter at kommunen har uttala seg, kan fylkeskommunen gjere vedtak om at fylkesveg skal leggest ned eller gjerast om til kommunal veg.

Kommunen kan gjere vedtak om at kommunal veg skal leggest ned.

Vedtaket etter første og andre ledd kan likevel ikke settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærare retningslinjer gitt av departementet.»

Ut i fra bestemmelsen kan det virke som man står overfor et hierarisk system. Det er ikke tilfellet. Fylkeskommunen kan riktig nok nedklassifisere en fylkesvei til kommunal vei uten kommunens samtykke, men kommunestyret kan gjøre et vedtak om at veien skal nedlegges. Denne paragrafen er dermed ikke et brudd på veglovens hovedregel om at det skal være tre adskilte veimyndigheter med selvstendig ansvar. Denne bestemmelsen tar ikke for seg omdisponering av veigrunnen som reguleres av § 8.

Et vedtak om nedleggelse av offentlig vei er ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Det er et politisk vedtak som vedkommende myndighet kan gjøre om de ikke elnger vil påta seg kostnader ved å holde en vei.

Jeg tar ikke for meg forholdet offentlige myndigheter imellom og kommer ikke til å se nærmere på det første, andre og det fjerde leddet i paragrafen.

På grunn av situasjonen brukerne av en kommunal vei som blir nedlagt kan komme opp i har det vært reist mange spørsmål om brukernes rett til å angripe vedtaket. Et slikt vedtak er som nevnt over

en politisk beslutning og kommunen har heller ingen plikt til å sette veien i god stand før nedleggelsen. Man kan imidlertid tenke seg at det er inngått tidligere avtaler mellom kommunen og brukerne av veien som feks at brukerne har avstått grunn uten vederlag til den kommunale veien som mottytelse at kommunen står for vedlikeholdet. I slike tilfeller vil det bli et fortolknings spørsmål om kommunen må fortsette med vedlikeholdet eller er bundet av disposisjoner, jfr. § 8.

Hvis veien blir nedlagt og blir klassifisert som privat vei etter reglene i § 8 tredje ledd kan det bli uklart om hvem som har veirett med den nye statusen til veien. Det samme vil være for hvem som kan tildele ny veirett.

Vegloven § 8 kommer med nærmere føringer for hva som skjer etter veien blir nedklassifisert:

«Blir offentlig veg nedlagt, kan vedkomande styremakt gjere vedtak om at veggrunnen heilt ut eller delvis skal nyttast til anna offentlig vegføremål eller til føremon for ferdsla eller dei vegfarande. Som føremon for ferdsla eller dei vegfarande vert og rekna at bruer, murer og vegstykke eller andre delar av vegen etter vegstyremakta sitt skjønn er verneverdig slik at den bør haldast ved like for komande slekter.

Nedlagt offentlig veg som ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, kan vedkomande styremakt legge ut til bruk som privat veg etter denne lova.

Blir offentlig veg nedlagt, og veggrunnen ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, og vegen heller ikkje blit utlagt til privat veg, har eigar av eigedom som støyttar til vegen rett til å krevje veggrunnen lagt til eigedomen sin mot vederlag etter skjønn, eller dersom ny veg skal byggjast over eigedomen hans, mot fradrag etter skjønn i vederlaget for eigedomssingrep til slik veg. Støyttar fleire eigedomar til vegen, skal moglig tvist om fordelinga avgjerast ved skjønn.»

Hele paragrafen omhandler hva som kan skje med veigrunnen etter at veien er nedlagt, og de tre leddene gir en disposisjonsrekkefølge. En ervervet eiendom som ikke har vært brukt som offentlig veigrunn faller ikke under § 8. Tilstøtende eiendommer har da heller ingen krav. § 8 vil heller ikke gjøre seg gjeldende hvis veien er nedlagt på grunn av en reguleringsplan for et område hvor det allerede er eller skal bli tettbebyggelse. For slike tilfeller kan heller ikke eier av tilstøtende areal kreve at veigrunnen blir lagt til sin eiendom.

Det første veimyndigheten må gjøre når veien skal nedlegges er å finne ut om den kan tjene et annet offentlig veiformål eller om den fortsatt skal tjene for allmenn ferdsel. Eksempler på annen bruk vil feks være lagerplass i sammenheng med drift, parkeringsplass, rasteplass osv. Dette blir truffet gjennom vedtak og veigrunnen vil fortsatt være disponert av den vedkommende veimyndighet, men

veien vil ikke bli vedlikeholdt som offentlig vei. Selv om det ikke kommer frem av det første leddet kan det tenkes at private kan benytte grunnen til ervervsvirksomhet, som å anlegge en kiosk på en eventuell rasteplass. Dette vil i all hovedsak være en interesse for brukerne av veien. Dette vil heller ikke være motstridende til ekspropriasjonsformålet da veigrunnen ble ervervet.

Med lovendringen som ble gjort i 1978 ble ordene «bruk som» lagt til det andre leddet. Meningen var å tydeliggjøre det som allerede var formålet med bestemmelsen, nemlig at offentlige myndigheter beholder eiendomsretten til veigrunnen selv om veien er blitt privat. Brukerne av veien vil få vedlikeholdsplikten, jfr §54, men det er veimyndigheten som beholder det objektive eieransvaret. At veimyndigheten fortsatt har eieansvaret innebærer at de kan utøve en hvis innflytelse om forhold som angår veien, som feks hvem som skal få adgang til den.

Riksveimyndighetene kan fri seg fra dette ansvaret hvis de treffer enda et vedtak etter § 8, tredje ledd, ved at veien ikke lenger er lagt ut til privat bruk. Dette er en antagelse som har kommet fra vegdirektoratet. Hvis grunneierne ikke har interesse i å overta grunnen og det ansvaret som medfølger er det antatt at riksveimyndigheten ikke heller har ansvaret. Vegdirektoratet sier da at hvis veien skal stenges skal dette komme frem tydelig via skilting eller avstegning.

Hvis veigrunnen ikke lenger skal benyttes som veiformål etter første og andre ledd kan grunneierne langs veien kreve veigrunnen lagt til sin eiendom. Veigrunnen går da til en privat eiendom og blir dermed lagt under privat utnyttelse.

Hvis grunneier at tilstøtende eiendom ikke har et ønske om å overta veigrunnen kan ikke denne bli påtvunget vedkommende. Det er bare nå grunneier ønsker grunnen at veimyndighetene kan ta et vederlag for den, eller eventuelt som kompensasjon eller fradrag i erstatning hvis ny vei skal bli lagt over eiendommen.

Når eiendomsretten skal overføres til grunneierne kreves det en spesiell avtale om overføringer. Hvis en avtale ikke kommer i stand vil saken bli tatt opp til ny vurdering etter første og andre ledd.

I mange tilfeller kan nedlagt veigrunn få en betydelig verdi. Spesielt i tettbygde strøk. I den forbindelse er det viktig å få en avklaring på eiendomsforholdene.

Det som ofte forekommer er at kommunen stiller midler til rådighet for brøyting og annet vedlikehold av enkelte private veier. Det skjer først og fremst ved pengebidrag. Et annet alternativ er at kommunen fordeler en pengesum til vedlikehold av kommunens private boligveinett. Det siste regnes som et bedre alternativ enn det første siden kommunen slipper å ta ansvaret for å holde veiene i kjørbær stand og heller kan konsentrere seg om de kommunale veiene. Med pengebidrag

følger også visse krav som at veien skal holdes åpen for allmenn ferdsel og anses som en del av det åpne gatenettet. Disse krav og vilkår må fremkomme tydelig. Årlige bidrag er i seg selv ikke nok til at en privat vei går over til å bli kommunal, jf. § 1 og § 5.

3.2.2 Rettslige og økonomiske interesser

I en teoritisk kontekst kan man sette opp de rettslige og økonomiske interessene i en privat vei i tre grupper:

- 1) Eieren av grunnen som veien ligger på.
- 2) Eieren av selve veibygget.
- 3) Veiens brukere.

Disse tre gruppene er i de fleste tilfeller sterkt tilknyttet hverandre og ofte er det vanskelig å se forskjellen. I en normal situasjon vil veiens brukere også være med i veilaget og dermed inneha alle de tre posisjonene. Denne tredelingen er med på å prege hvordan kapittelet om private veier i vegloven er satt opp.

For å få anlagt en privat vei trenger man først grunneiers tillatelse. Ofte er veien av en viss lengde og strekker seg over flere eiendommer og man trenger da tillatelse fra alle grunneiere som blir berørt. Brukere av veien må få bruksrett eller veirett av veibyggets eier og i tillegg må de få tillatelse eller bruksrett/veirett av grunneierne. Grunneiere kan ikke ta for gitt at de kan bli brukere av veien selv om den ligger over egen grunn. De kan heller ikke gi veirett til nye brukere.

Når man ser på eierskapsordninger til privat vei i et praktisk lys er dette ordnet på svært mange forskjellige måter. Eldre veier har en tendens til å betjene de eiendommene de ligger på og grunneierne er som regel de samme personene som er med i veilaget og er veiens brukere. For skogsveier og landbruksveier er det ofte snakk om sameie når det kommer til organisering, innskudd og investeringer i anlegget. Det som er typisk for disse veiene er at antall brukere som regel har et langt høyere tall enn antall eiere. For villastrøk er det normalt at veien ligger i grensen mellom eiendommene og veien krysser de eiendommene den betjener. Organisasjonsformen er som regel et vel som representerer eierskapet, veibygget, grunnen og brukerfelleskapet. I regulerte boligstrøk er det normalt at veigrunnen er skilt ut med et eget gårds- og bruksnummer på lik linje med biloppstillingsplasser, garasjeanlegg og andre fellesanlegg. Den enkelte boligeier blir da tidelt en hjemmel til å bruke dette fellesarealet. Denne tildelingen skjer med en ideell part eller med en bestemt brøk. Hjemmelen til bruk av vei og fellesanlegg er ofte knyttet opp mot reteiendommen og brukerne og rettighetshaverne har en tinglyst bruksrett.

Det er også andre eierskapsformer som ofte er benyttet på privat vei. Eierskapet kan ligge til en enkeltperson eller selskap, som feks et aksjeselskap eierskapet av veien vil ha føringer til selskapslovene.

Et privat veibrukerfelleskap vil ikke være underlagt et spesielt organisasjonsmønster, hvertfall ikke tvungent. Vegloven kommer med regler om organisering og brukerfelleskap, men disse reglene er enten fravelige eller deklarasjons. Disse reglene vil bare gjelde der ikke noe annet er avtalt eller hvis det ikke har blitt etablert en ordning. Det antydes at de aller fleste veifelleskaper er organisert som en forening. Kostnader til drift og vedlikehold blir som regel fordelt etter veglovens system.

Veldig mange av de private veiene rundt om i landet er åpne for allmenn ferdsel. Hvem som helst kan benytte seg av disse veiene, selv om noen vilkår må oppfylles i form av feks betaling av bompenger eller årlige avgifter. Private veier er ofte en integrert del av et veinett og de fleste brukere vet ikke om veien er privat eller offentlig. Ofte blir det påberopt spesielle rettsvirkninger og bruks- og ferdselsretter for private veier i sammenheng med at veien er åpen for allmennheten. Veglova kommer ikke med noen retningslinjer når det gjelder forholdet til grunneiere, veieiere eller brukere. Allmennheten får heller ingen egne rettigheter ved at veien er åpen for alle. Veistyret kan derimot sette føringer og regulere bruken av veien. Mange finner det irriterende at en privat vei brukes til gjennomfart eller som snarvei. Et veistyret kan gå så langt som å sette opp fysiske sperringer for å hindre en slik bruk. Kommunen kan argumentere mot en slik sperring siden veien skulle vært åpen for allmennheten, men en slik argumentasjon vil ikke føre noe sted. Om derimot allmenheten påberoper seg et særkilt rettsgrunnlag som brukshevd etter hevdsloven § 8, vil situasjonen bli en helt annen.

Det skal utvises forsiktighet med å knytte for mange rettslige virkninger opp mot begrepet åpen for allmenn ferdsel. Dette uttrykket blir heller ikke brukt i veglova og det forekommer ingen klassifisering av begrepet. Utrykket vil bare få et rettslig innhold gjennom veitrafikkloven. Gjennom plan- og bygningsloven og kommunale planer kunne et bedre uttrykk vært halvoffentlig vei, der kommunen kan utøve en viss innflytelse, men ikke har noen innblanding når det kommer til drift og kostnader.

Både Departementet og Veglovkomiteen var enig om at det « åpen for allmenn ferdsel » var et hensiktsmessig begrep, men diverse domstolsinstanser har tolket begrepet helt forskjellig.

I utgangspunktet har offentlige veimyndigheter ingen myndighet over privat vei. I prinsippet er det heller ingen byggegrense eller byggeforbud langs veien. Dette gjør seg imidlertid til syne hvis en privat vei krysser en offentlig, jf. §§ 29-30. Byggegrense og byggeforbud langs privat vei blir i det store og hele regulert av graneloven og plan- og bygningsloven.

Offentlige myndigheter kan heller ikke komme med krav angående en eiendoms påkobling til privat vei slik det er regler på til offentlig avkjørselstillatelse. Dette er ikke like svart-hvitt når man ser det i praksis siden de fleste private veier er tikoblet en offentlig vei, ofte som avkjørsel. Denne problematikken blir løst gjennom reguleringsplanen hvor det er vanlig å innkorporere tekniske krav som angår tikobling mellom byggetomt og den private veien.

Selv om veien er privat må man fortsatt i ulik grad forholde seg til offentlige myndigheter. Dette gjør seg spesielt fremtredende når det kommer til skilting som er regulert av Samferdselsdepartementet gjennom skiltforskriften av 10.07.2005 § 45:

«§ 45. Trafikkskilting for private veier

1. Dersom den ansvarlige for privat veg vil nytte offentlige trafikkskilt, må denne ha tillatelse av regionvegkontoret, som kan sette vilkår for bruken. Utgifter til oppsetting, endring, vedlikehold eller fjerning av offentlige trafikkskilt og feste for slikt for privat veg, bæres i så fall av den ansvarlige for vegen. Regionvegkontoret kan i særlige tilfelle helt eller delvis fritta den ansvarlige for å dekke utgiftene.

Dersom trafikken på privat veg som er åpen for alminnelig ferdsel tilsier det, kan regionvegkontoret bestemme at en bestemt vegstrekning skal skiltes med offentlige trafikkskilt. Utgiftene til dette skal i så fall dekkes av den ansvarlige for den private veg, med mindre regionvegkontoret bestemmer at utgiftene skal dekkes som for skilting av riksveg.

2. Når offentlige trafikkskilt er tillatt eller påbudt brukt for privat veg, skal plassering, anvendelse og utforming av skiltene så vidt mulig skje i samsvar med tekniske retningslinjer etter § 35. For den vegstrekning skiltene er nyttet, må det ikke plasseres private skilt eller annen oppmerking som kan forveksles med offentlige trafikkskilt, eller hindre den frie sikt langs vegen eller til slike innretninger for den vegfarende». (Samferdselsdepartementet. 2005)

For private veier som er tikllyttet jord- og skogbruk og planleggingen av disse er det landbrukskontoret man må forholde seg til. Her må man sende inn egne meldinger og landbrukskontoret henter inn informasjon og uttalelser fra blant annet kommunen. Myndigheten til godkjenning ligger hos landbrukskontoret som behandler planene etter forskrift fra Landbruks- og matdepartementet med hjemmel i skogbruksloven og jordloven.

Den største innflytelsen kommunen har over private veier kommer gjennom plan- og bygningsloven. Det må allikevel sies at begrepet privat vei i veglovens forstand går langt utover det som plan- og

byggningsloven behandler, hva kommunen har interesse av og hva de legger seg opp i. I plan- og byggningsloven finnes det ingen særregler om privat vei slik det gjør i vegloven. Det er heller ikke bestemmelser om privat vei, privat tunnel eller bro som senere er tiltenkt et offentlig bruksområde.

Det er mange eksempler på veier som er bygd i vanskelige terrengforhold for å tjene en utbygging av industri- eller kraftanlegg, som senere har blitt benyttet til et offentlig veinett. Dette har ført til mange merkelige veistrekninger som innehar skarpe kurver, for høye stigningsforhold og irregulær bredde i forhold til reglene om offentlige veier. Man ser også eksempler på private tunneler som har tjent helt andre forhold enn trafikk, som feks transport av masser under vannkraftutbygging.

Til et visst omfang ligger private veier under reguleringsformål i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan, jf pbl § 12-5. Her blir det en forskjell på en «lukket» privat vei og på en privat vei som er åpen for allmenn ferdsel. I mange tilfeller vil det være aktuelt å fremme en reguleringsplan for en privat vei, som hvis denne veien går over fjellet eller betjener en hyttegrend, men i urbane strøk vil det ikke sees som nødvendig å fremme en egen reguleringsplan for den private veien.

For å bygge en offentlig vei er det flere standarder som må følges, men det er ikke gitt noen standarder for private veier. Hvis det er en privat vei som er åpen for allmenn ferdsel vil allikevel kommunen kunne stille krav til funksjonalitet og fremkommelighet. Disse kravene vil i all hovedsak være retningsgivende linjer en utbygger skal følge. Dette vil feks gjelde hva som skal til for at veien skal kunne betjene renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy. Det kan også gjelde krav til snuplass og bortledning av overflatevann, i tillegg til krav som gjelder tekniske anlegg i forbindelse med veien som rekkverk, bæreevne for broer, grøfter, stigningsgrad o.l. Når det gjelder snø og opplag for dette er det sjeldent det blir stilt noen form for krav da veien og det avsatte veiarealet er stort nok.

Reguleringsbestemmelser som er en del av planen er rettslig bindene. De må ligge innenfor de rammene av det formålet de skal regulere. Gjennom reguleringsbestemmelsene kan man ikke si noe om hvem som skal utføre et tiltak, i denne sammenheng å bygge en vei, og heller ikke fordele kostnadene. Det kan heller ikke kreves at utbyggere og oppsittere av veien skal være med i veilag eller velforening.

Siden privat vei er underlagt privat eiendom er det alminnelig eieransvar som gjelder. Dette ansvaret hviler på den som er eier eller den person som har eierfunksjon. Det er ikke unormalt at eier av privat vei tar reservasjon mot at ferdsel som skjer av utenforstående er på eget ansvar. Dette kan gjøres ved skilting eller hvis det er en bomvei kan det skrives på billetten eller lappen.

3.2.3 Veiskjønn

For di privat vei er underlagt den private eiendomsrett kan skjønn og ekspropriasjon også forekomme her. Veiskjønn blir regulert av § 53 i vegloven: «*Eigedomsinngrep til bygging, utbedring, vedlikehald og drift av privat veg, her òg gangsti, kløvveg o.l., kan det gjerast vedtak om i skjønn mot vederlag til den det råkar, dersom det må reknast for klårt at inngrep vil vere meir til gagn enn til skade. På same måte og vilkår kan skjønnet og gi rett til å bruke veg som alt ligg der. Kvar av partane i slik sak kan krevje avgjort om vegretten alt er til, at han vert nærare fastlagt, eller å få bruken flytt.*

Slikt eigedomsinngrep kan òg gjelde grunn og rettar til bate for ein som lyt tåle eigedomsinngrep etter første ledd eller for tredjemann, så framt skaden og ulempene då alt i alt vert monaleg mindre.

Skjønnet tar avgjerd om kva inngrepet skal gå ut på, kor langt det skal gå og kva for vilkår som i tilfelle skal settast for inngrepet. Skjønnet kan fastsette at vederlag for bruksrett til veg som alt ligg der, skal omfatte ein forholdsmessig part av utgiftene til anlegg og vedlikehald av vegen. Skjønn til fastsetting av slikt vederlag kan krevjast av både partane.

I den mon eigedomsinngrepet gjeld bruksrett eller annen særleg rett, og det er fastsett årlig vederlag, kan partane etter fem år krevje nytt skjønn om vederlaget, korleis inngrepet skal vere kor langt det skal gå og andre vilkår. Under dei same føresetnader kan eigar eller brukar av den tenande eigedomen også krevje at det skal haldast nytt skjønn om inngrepet i det heile skal stå ved lag».

Denne bestemmelsen åpner for at man kan ekspropriere grunn og rettigheter til privat vei. Den gir også regler om skjønn og erstatning hvis ekspropriasjon er tilfellet. For ekspropriasjon er det de allminnelige ekspropriasjonsrettslige prinsippene i oreigningslova som gjelder..

Som skrevet over skal saker som avgjøres etter § 53 avgjøres ved skjønn. Saksbehandlingsreglene som fremkommer av skjønnsloven vi gjøre seg gjeldene, jf. vegloven § 60: «*Skjønn etter denne lova skal haldast som rettslig skjønn etter skjønnslova. I lensmannsdistrikt kan skjønnet styrast av lensmannen, dersom partane er samde om det*».

Denne bestemmelsen må sees i sammenheng med vegloven § 50 som jeg kommer tilbake til senere. Skjønnsretten vil i stor grad bli begrenset av bestemmelsene i vegloven når det skal utøves veiskjønn. Det kan derfor være praktisk å benytte seg av avtaleskjønn som utfyller skjønnet. Dette vil man se eksempler på i vegloven § 54.

Reglene i oreigningslova om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse gjelder også for privat vei. Forhåndstiltredelse betyr at man kan bestemme at ekspropriasjonen finner sted før erstatningen er fastsatt og betalt. Retten til å ekspropriere og til å gi forhåndstiltredelse er underlagt

Vegdirektoratet. Hvis man skal ekspropriere etter § 53 i vegloven er det skjønnnet som avgjør om et eiendomsinngrep skal tillates og hva det skal innebære. Hvis det gis tillatelse fra et administrativt organ til å ekspropriere grunnen, jf. § 25 i oreigningslova vil skjønnnet miste sin myndighet til dette organet. Skjønnnets myndighet vil da bli illusorisk. Dette er ikke forenlig med ordlyden i § 53 og man må anta at oreigningslova § 25 ikke vil få anvendelse i § 53-saker.

Det vil derimot være en annen situasjon om ekspropriasjonen var et direkte utfall av en plan fordi en forhåndstiltredelse i sammenheng med planen ikke vil gå utover skjønnnets kompetanse. Det er mange uklarheter omkring dette temaet, men svaret må bli at oreigningslova § 25 ikke kan brukes i § 53 uansett siden § 25 bare gjelder etter ekspropriasjonsvedtaket og før skjønnnet (Arnulf, O. 1997).

Selv om de nevnte lover og bestemmelser er de mest brukte i veiskjønn er det også andre lover som omhandler dette temaet. Jeg vil kort nevne og beskrive disse.

Gjennom plan- og bygningsloven kan kommunestyret ekspropriere til gjennomføring av reguleringsplan. Det mest vanlige forholdet dette brukes til er å etablere avkjørsler for flere eiendommer. I enkelte tilfeller kan også grunneier få rett til å ekspropriere grunn til vei.

Skogbrukslova § 7 sier at bygging og ombygging av veier bare kan skje etter løyve fra kommunen. Bygging, ombygging og planlegging skal skje på en måte som tar hensyn til miljøet og de verdiene som finnes der (Landbruks- og matdepartementet. 2005).

Det kan og avløses veiretter på jord i forbindelse med jordskifte. Dette reguleres av § 36 i jordskifteloven. Veier som anses som nødvendig skal legges ut og beskrives, jf. § 43. Bruken av veiene, i tillegg til opparbeiding og vedlikehold skal reguleres. Hvis hensynet til selve jordskifte tilsier det, kan jordskifteretten holde veiskjønn etter vegloven for eiendommer utenfor skiftefeltet. Jeg kommer nærmere innpå jordskifterettens forhold til felles tiltak senere i oppgaven.

Ordet eiendomsinngrep som brukes i § 53 i vegloven blir definert i § 49 som: *«Eigedomsinngrep etter denne lova er det når eignedomsretten til fast eignedom eller bygning eller anna som har fast tilknytnad til slik eignedom, blir tatt med tvang, eller når bruksrett, servitutt eller annen rett til, i eller over eignedom som nemnt blir tatt, endra, overført eller avløyst med tvang».*

Det første ledd i § 53 sikter til er først og fremst private enkeltpersoner eller en gruppe av privatpersoner som har et behov for å skaffe seg adkomst til egen eiendom eller å få løst et transportproblem. Disse personene kan pretendere et veibehov, være ekspropriasjonsrekvirenter eller være saksøkere.

Veilag kan også stå som ekspropriant, etter denne bestemmelsen, i saker som omhandler utvidelse av private veier eller påkostninger for å heve standarden på veien, jf. § 55 femte ledd. En ekspropriant kan også være en del av veilaget. Slike saker oppstår ofte hvis veilaget ønsker å flytte veien eller å utføre en omlegging.

Hvis det offentlige har behov for veier utenfor det offentlige veinettet kan også de ekspropriere til private veier. Det er vanlig ved opparbeidelse av tiltak som kraftstasjoner eller vannverk. Offentlige organer kan også benytte seg av § 53 til å ekspropriere vei til private grunneiere. Dette forekommer svært sjeldent siden det er mer normalt å gå frem etter reglene i plan- og bygningsloven, jf. reglene i § 50 i vegloven.

Kravet i bestemmelsen er at det gjelder privat vei. Hvis det offentlige eksproprierer en privat vei for å benytte denne i det offentlige veinettet blir det ofte stilt krav at veien skal holde en viss standard før den blir offentlig. Derfor blir private enkeltpersoner omfattet av bestemmelsen, siden det er disse som må stå for denne standardhevingen som et ledd i å miste veien. Bestemmelsen tar også for seg gangsti, kløvvei, m.m. for å fjerne all tvil om at slike typer ferdselsveier også hører under begrepet vei.

Formålet med ekspropriasjon etter vegloven er til bygging, utbedring, vedlikehold og drift, men også rett til å bruke eksisterende vei. Veiloven åpner for en stor adgang til å ekspropriere. Det nevnte gjelder både for grunn og rettigheter og begge disse kan kreves avstått, også for anlegg som ligger utenfor veiens eiendomsgrense som grustak, gjerder og anlegg for veibelysning. Midlertidige anlegg ligger også under bestemmelsen. Det samme gjør de tekniske krav som må oppfylles hvis den private veien skal kobles på en offentlig vei. Båndleggelse av byggegrenser langs vei er det derimot ikke åpnet for.

Det er skjønnnet som avgjør om ekspropriasjon skal skje eller ikke skje. Selv om det i lovteksten brukes ordet vedtak, er det ikke snakk om forvaltningsvedtak, men et rettslig skjønn etter skjønnslovens regler, jf. vegloven § 60. I andre tilfeller er det vanlig at et forvaltningsorgan treffer avgjørelsen om ekspropriasjon skal finne sted.

En situasjon som oppstår med privat vei er at det samme grunnarealet ønskes ekspropriet til flere formål, eller et areal som allerede er ekspropriet ønskes ekspropriet til et annet formål. Denne situasjonen kalles ekspropriasjonskollisjon. Skjønnnet avgjør også vederlaget.

Betingelsene for inngrepet er det skjønnnet som avgjør. Det gjelder også for omfanget og hvilke vilkår som skal sette for inngrepet. Bestemmelsen tar ikke sikte på den individuelle interesseforhold, dette er det opp til skjønnnet å avgjøre, jf. tredje ledd.

Bestemmelsens andre ledd setter føringer for vederlag for bruksrett til eksisterende vei og skjønnets forhold til dette. Vederlag til bruksrett kalles ofte inngangsbillett eller innpåkjøp. Et vederlag er ment å dekke den slitasjen som den ekstra trafikken bringer med seg, samt ulempene. Hvis vederlaget omfatter kostnader for grunn- og kapitalinvesteringer tar skjønnen med dette i beregningen og det kan bestemmes at vederlaget også skal dekke en part av anleggsutgiftene og vedlikeholdskostningene. Så vidt det er meg bekjent er dette det eneste stedet i loven hvor det forekommer en fordeling av anleggskostnadene mellom de som har brukerinteresser. Dette vil være mest lønnsomt der veien er ny eller det er snakk om nye investeringer.

Det er både veibruker og veiholder som kan kreve skjønn. Dette gjelder da for innpåkjøp og fastsettelsen av vederlaget for innpåkjøpet. Veiholder kan selv kreve at nye brukere av veien skal betale for inngangsbilletten. Fra forarbeidene til lovrevisjonen i 1996 er det tatt med et eksempel som illustrerer dette: *«Et boligområde inntil en privatveg blir bygget ut over en årrekke og etterhvert bygges også vegnettet ut. De første utbyggerne legger opp vegen med asfaltdekke, bru over bekken, forstøtningsmurer, utsprengte skjæringer, bortledning av overflatevann osv. Sistemann som bygger ut sin tomt har ikke betalt noe for vegen og heller ikke vært med på dugnadene, men tinglyst vegrett har han»* (Arnulf, O. 1997). Det vil bli ansett som normal høflighet for nykommere å betale en slik inngangsbillett til veieier eller veilaget og at veieier stiller et krav om vederlag er på sin plass. Det er allikevel ikke alle slike spørsmål som løses ved minnelighet. Grunnen til dette kan være svakheter ved kjøpekontrakten, uenigheter knyttet til rettigheter eller rett og slett misforståelser. Det er nettopp på grunn av slike eksempler at bestemmelsens siste punktum er med. Det er ment å styrke handleevnen til den som er veiholder, samt å unngå at slike konflikter finner sted.

Som privat vei-bygger har man ikke hjemmel i lov til å tvinge andre med interesse i anlegget med på et nytt prosjekt. Hvis en som har interesse stiller seg passiv under utbyggingen vil de som har satt igang utbyggingen kunne bruke andre punktum hvis den som har stilt seg passiv senere kommer med et krav om bruksrett. Det er en grense mellom hva som anses som ny vei og hva som regnes som utbedring og oppgradering av eksisterende vei. Denne grensen ble slått fast av Eidsivating lagmannsrett i en kjennelse fra 1973. RG 1973 s. 115 (Arnulf, O. 1997).

Hvis en privat vei er knyttet til en avkjørsel til offentlig vei og er underlagt offentlig plan vil dette trolig være bindende for skjønnen. Det samme vil være tilfelle hvis veimyndighet er med i sak angående tilknytning mellom privat og offentlig vei og hvis gatelinjene til den private veier er inntegnet på kart. I slike tilfeller er skjønnets kompetanse være bundet av planens løsninger og det offentliges vedtak. Retten har opp gjennom tiden vært delvis uenig om § 53 kan brukes som ekspropriasjonshjemmel. Dette er først og fremst fordi § 53 blir ansett som en generell hjemmel og

derfor må vike for spesialbestemmelser. Denne uvissheten blir drøftet i RG 1966 s. 388. Her kommer det frem at skjønnsrettens kompetanse ikke vil være bundet av forvaltningens plan eller vedtak utenom de tilfeller hvor plan eller vedtak har løst spørsmålet og det er fagmyndighet som er best egnet til å løse dette spørsmålet. Man kan som et eksempel tenke seg at det foreligger en plan som har fastslått den private veiens bredde, trasee, tilknytning til offentlig vei o.l. Skjønnsretten vil da være bundet av det som myndigheten har tatt med i planen.

Etter 5 år er det mulig for partene å kreve nytt skjønn om vederlaget, inngrepets omfang eller art eller andre vilkår. Det fjerde leddet i bestemmelsen gjelder der eiendomsinngrepet gjelder bruksrett eller annen særlig rett. Det må i tillegg være fastsatt årlig erstatning. På lik linje med det nevnte kan eier eller bruker av eiendommen viss veie går over kreve ny vurdering av om inngrepet skal finne sted. Poenget med denne regelen er at det tenkes at de retter som er gitt blir utdaterte med tiden og man trenger å fornye disse.

Det er ikke uvanlig at privat vei blir brukt som felles adkomst for flere eiendommer. § 54 regulerer dette forholdet:

«Når privat veg blir brukt som sams tilkomst for fleire eigedomar, pliktar kvar eigar, brukar eller den som har bruksrett, kvar etter same høvetal som gjeld for den bruk han gjer av vegen, å halde vegen i forsvarlig og brukande stand. Det blir med dette ikkje gjort endring i rettar som måtte vere vunne, eller i føresegner som elles måtte vere gitt for vedlikehold av vegen. Plikta kan oppfyllest med yting av materiale eller arbeid eller med betaling av pengar.

Det som i første ledd er fastsatt som vedlikeholdet av vegen, skal på same vilkår gjelde også for utbetring av privat veg.

Blir dei interesserte ikkje samde om korleis plikta til vedlikehald eller utbetring skal fordelast, kan kvar av dei krevje at desse spørsmåla skal avgjerast ved skjønn.

Er slik avgjerd og avgjerd etter § 53 tredje ledd teke etter reglar i § 55, må skjønn vere kravd innan tre månader etter at mottakaren fekk melding om avgjerda eller kunne ha gjort seg kjent med ho og fristen.

Når fem år er gått siden bindande avgjerd er tatt etter reglane i § 55 eller sidan siste skjønn, kan dei interesserte eller veglaget krevje nytt avgjerd eller nytt skjønn».

Med denne bestemmelsen blir fordelingen av felleskostnader mellom brukerne regulert. Allikevel er denne paragrafen fravikelig og gjelder bare hvis det ikke er lagd en avtale brukerne imellom eller hvis jordskifteretten ikke har vært innblandet, som feks ved å sette opp en fordelingsnøkkel. Det er ingen

bruksrettigheter som blir regulert etter denne bestemmelsen. Etter orladyden i loven virker det som det bare er privat vei som brukes som adkomstvei for eiendommer som faller under bestemmelsen. Det er ikke tilfellet. Bestemmelsen gjelder enhver bruk av veien også den bruk som ikke er knyttet opp mot en eiendom. Det blir ikke sagt noe om forholdet til tredjeparter, så vedlikeholdsmidler i form for bompenger og lignende blir det ikke sagt noe om. Det vil være helt problemløst om eier av veien velger å hente inn en profitt på andres bruk. Det som reguleres er forholdet brukerne imellom og hvilke plikter de har overfor hverandre.

For en felles vei har man selvfølgelig en felles vedlikeholdsplikt. Dette gjelder ikke bare de som har en rettslig bruksrett, men alle parter som utøver en tålt bruk av veien. Som man ser utifra lovteksten er det ikke trukket opp noe klart skille mellom vedlikehold og utbedring. Disse glir på mange måter over i hverandre.

Hovedprinsippet man følger når det kommer til vedlikeholdsplikt er at kostnadene fordeles forholdsmessig etter den faktiske bruken. Denne fordelingen skjer mellom brukerne. Denne fordelingen kan også gjøres ved hjelp av en brøk. En veiier som ikke bruker veien trenger da heller ikke å bli en del av denne fordelingen.

Hvis det er snakk om en privat vei i et villastrøk og det er en ubebygd tomt eller et ubenyttet hus kan ikke veilag kreve at eierne av denne tomten har en vedlikeholdsplikt. Med en gang eiendommen bygges ut eller noen flytter inn vil vedlikeholdsbidraget oppstå. I tillegg til dette bidraget er det vanlig å yte et engangsvederlag for innpåkjøp.

Hvis et veianlegg bygges for et felles næringsformål vil man som regel løse kostnads- og driftsspørsmål i vedtektene ved å etablere et veifelleskap. Dette skjer ofte i form av avtaler. Veianlegg i tilknytning til næringseiendom skaper lite til ingen konflikt. Derimot er det ofte høye konfliktnivåer når det kommer til bolig- og hyttefelt.

Før i tiden var det normalt at gårdsbrukene hadde utstyret til å føre vedlikehold av vei, og det var ofte deling av sommer- og vintervedlikehold. I nyere tider er dette ikke lenger tilfellet da veilag leier inn den hjelpen de trenger til å holde veien vedlikeholdt.

Bestemmelsen brukes til å sette en leddvis kostnadsdeling. Denne blir ofte basert på avstanden den faktiske bruken er. Det skal i tillegg utøves et skjønn om kostnadsdelingen. For de aller fleste boligveifelleskap vil en deling etter antall meter bli feilslått. Det samme om delingen er etter tomtens størrelse, antall personer i husholdet eller antall biler i husstanden. Det som faktisk har noe å si er eiendommens behov for opparbeidet vei selvstendig fra andre eiendommers behov.

En vanlig fordeling for boligveifelleskap er å dele kostnadene likt mellom eiendommene. Det begrunnes med at veien har en felles forvaltning. Dette prinsippet kan sies å være solidarisk, men det blir ikke nødvendigvis riktig.

En norm er å bruke den selvstendige husstanden. I mindre veilag er det enklere å gi detaljerte føringer enn for de større veilagene. For eksempel hvis en husstand med utleiedel har en leieboer må denne husstanden dekke mer av kostnadene. Dette blir en skjønnsmessig utregning.

Kostnadsfordelinger fører ofte til mange ubehagligheter. Kommentartutgaven til veglova kommer med eksempler for løsninger. Grunnlaget for eksemplene er skjønnssavgjørelser og kontakt med flere veilag. Jeg benytter meg av noen av disse.

Eksempel 1: «Man kan tenke seg privatvegen som strekker seg kilometervis innover landskapet, der gårdsbruk, småindustri og boliger ligger som perler på en snor langs vegen. Her er det praktisk å benytte prinsippet om leddvis vedlikeholdplikt, - den som har kortest veg betaler minst og den som har lengst vei betaler mest. I skjønnspraksis er det rikelig med eksempler på at skjønnretten har brukt meterstokken, og deler byrdene nærmest matematisk mellom brukerne alt etter antall brukere og det antall meter eller kilometer det er fra utgangspunktet frem til eiendommen. I tillegg bør man justeres enkeltes kostnadspart etter arten av den bruk som utøves ved å ta utgangspunkt i en tenkt «normalbruk». Gårdbrukeren som driver binæring som trailersjåfør, må tåle et tillegg. Gårdbrukeren som kjører frem tømmer må tåle et tillegg. Handelsgartneriet som ligger innerst i vegen og forårsaker kundetraffikk sommeren igjennom, må tåle et tillegg». (Arnulf, O. 1997 s. 270.)

Eksempel 2: «Man kan tenke seg et villaområde som omfatter flere veger og kanskje noen hundre boligheter. Boligtrafikken er dominerende, men man har også butikk, barnehage, posthus og brygge- og opplagsplass for fritidsbåter. I et slikt tilfelle er det lite egnet å fordele kostnadene etter antall meter som trafikkeres. Man bør ta utgangspunkt i at en husstand utgjør en bruksenhet uavhengig av om det er kort eller lang veg til utgangspunktet. Det er ingen grunn til å sondre mellom en husstand i en frittliggende enebolig og en husstand i et rekkehus. En villa med to leiligheter, en tomannsbolig, og en «generasjonsbolig» med to leiligheter, utgjør to bruksenheter. Dersom bestemor leier en liten leilighet i sokkeletasjen, kan det oppleves som uriktig å pålegge henne å betale vederlag som for selvstendig husstand, og mer naturlig å beregne et skjønnsmessig tillegg til utleiers vederlag. Det er nærmest en håpløs å differensiere mellom de enkelte husstander. Man bør skjære alle bruksenheter over en kam slik at den barnerike familie med flere biler betaler like meget som den som bor alene. Den gamle damen som bor alene i villaen og ikke eier bil, har like stort behov for et ryddet og opparbeidet vegnett som alle andre, og bør uavkortet utgjøre en bruksenhet. Annen virksomhet bør vurderes etter intensiteten i bruk, sammenlignet med en «standard bruksenhet». Hvis butikken,

posthuset og båtplassen hovedsakelig trekker brukere fra lokalområdet, bør man kanskje være varsom med å gjøre tillegg til bruksenheten. Men kommer brukerne også utenfra, kan for eksempel båthavnen representere 5 bruksenheter, butikken 10 bruksenheter, osv. Det må ikke tapes av syne at man skal skjønne over de spørsmål som rises. Det går an å forhandle om spesielle løsninger som å dele på bestemte vedlikeholdsoppgaver og funksjoner som parkering og snuplass.

Hvis vegen også tjener som adkomst til en ubebyggt tomt, eller et jorde som ligger brakk, der det ikke er noen form for virksomhet, eller til en skogteig eller markstykke der eieren bare utøver tilsyn eller tar ut ved og plukker blomster fra tid til annen, er det neppe grunnlag for å kreve noe årlig vedlikeholdstilskudd». (Arnulf, O. 1997 s. 271.)

Eksempel 3: «Det kan enkelte ganger oppleves som urettferdig at alle skal betale det samme, og løsningen kan da være å dele brukerne opp i soner etter avstand fra utgangspunktet, og prissdifferensiere på den måten. Sone 1 utgjør de som bor nærmest utgangspunktet, sone 2 utgjør den store mellomgruppen, og sone 3 består av dem som bor lengst unna. På samme måte kan man dele brukerne opp i klasser etter brukens art, slik at hyttebrukeren er i klasse 1, boligbruken i klasse 2, gårdbrukeren i klasse 3, butikken, verkstedet, sandtaket og idrettslaget i klasse 4, osv». (Arnulf, O. 1997 s. 271-272.)

Eksempel 4: «Adkomst til offentlig friområder, badeplasser og turområder går ofte over private vegger som også tjener som adkomst til boliger, hytter, brygger/sjøbuer, m.m. Det er svært ofte konflikt mellom de faste brukere og det offentlige om parkeringsproblemer og den økonomiske delingen av oppgavene. Kommunene er ofte vrang forhandlingsparter. Hvis f.eks. allmenhetens vegbruk er en følge av at kommunen har ervervet et strandområde og lagt det ut til offentlig badeplass, så erkommunen utvilsomt «brukar» etter loven og får bære sin part av vedlikeholdspliktene. Hvis kommunen på en annen måte leder allmennheten til bestemte rekreasjonsområder eller utmark med skilting og oppmerking, så må man vurdere kommunens ansvar konkret. Hvis den offentlige bruken eller allmennhetens bruk er dominerende, anbefaler vi en ordning som går ut på at kommunen tar hele vedlikeholdsansvaret, og så får adgang til å kreve inn et alminnelig vedlikeholdstilskudd fra fasboende, hytteboere og andre lokale brukere. Tidligere offentlige vegger, og nedlagte vegstumper benyttes ofte til rekreasjonsformål kombinert med adkomst til hytter og hus». (Arnulf, O. 1997 s. 272.)

Eksempel 5: «På fjellet er det alminnelig å innkreve fast bompengerederlag av engangsbrukeren og så differensiere på årsvederlaget mellom hytteboere, gårdbrukere, stølsbrukere, skogbrukere osv., og benytte et system som kombinerer sone og klasse som beskrevet i eksempel 3». (Arnulf, O. 1997 s. 272.)

Det vedlikeholdsplikten går ut på er å holde veien i forsvarlig og brukbar stand. Det er ingen mal for forsvarlig og brukbar stand og dette kan variere fra vei til vei etter hva de er tiltenkt for. Forsvarlig og brukande stand som er uttrykket som blir brukt i loven er egentlig en begrensning av hva den enkelte kan kreve av veifellesskapet. Samtidig innebærer det at veien skal holde en minimumsstandard. Utrykket har en sammengeng med hva som regnes med tidmessig standard med tanke på bruk og sikkerhet. En beslutning som er tatt av veilaget vil være bindene for mindretallet og de vil etter § 55 være pliktet til å være med.

Hva som regnes som berettiget bruk av veien kan ikke veglova hjelpe til med. Det er et privatrettslig spørsmål. Det oppstår ofte konflikter omkring bruken av private veier fordi brukerinteressen er svært forskjellig. Hvis man feks kjører tømmertransport på en privat grusvei kan det føre til at den blir svært uegnet til å bruke til personbiltrafikk. Den som benytter veien til tømmertransport har som regel heller ingen interesse i å sørge for at veien er vedlikeholdt for biltrafikk. Envher som er bruksberettiget for veien kan i utgangspunktet vedlikeholde eller utbedre veien slik at den står til den standarden som man selv bruker veien til. Hvis en bruksberettiget sørger for stor slitasje av veien har den personen en selvstendig plikt til istandsettelse. Man kan si at fellesbruk er forpliktende.

Det andre punktet i bestemmelsen slår fast at regelen i første punktum må vike for rettigheter eller bestemmelser som er vunnet eller fastslått i fortid. De rettighetene det siktes til er privatrettslige forhold som feks bruksrett ervervet ved hevd, ekspropriasjon eller på lignende måter. Bestemmelsen nevner også konsesjonsvilkår. Det er også lagt inn avgjørelser som blir truffet av jordskifteretten med uttrykket «føresegner». Vedlikeholdspliktens selvstendige karakter er noe som kan fravikes. Regelen i bestemmelsen er deklarasjonsartikkul selv om det ikke kommer helt tydelig frem. De som har en vedlikeholds/utbedringsplikt etter § 54 kan selv avtale andre løsninger enn det som kommer frem av loven. Brukere av veien må tåle å bli pålagt vedlikeholdsplikten. Dette kan fremkomme av kontrakten eller være et konsesjonsvilkår.

Vedlikeholdsplikten kan utføres på mange forskjellige måter. Det kan skje gjennom å yte materiale, arbeid eller ved penger. Den praktiske organiseringen reguleres av § 55 og er veistyrets sak.

Bidraget er en plikt og det er noe man må yte. I andre ledd av bestemmelsen blir denne plikten utvidet til å omfatte utbedringsarbeider på allerede eksisterende vei. Det er ikke satt noen begrensninger på arbeidets størrelse. Dette er en bevisst handling fra lovgivers side. Det er allikevel en begrensning i hva man kan kreve. Dette angår spesielt hva den enkelte person kan kreve av veifellesskapet og har en sammenheng med uttrykket «forsvarlig og brukande». Som nevnt tidligere er det en sammenheng med hva som regnes som tidmessig veistandard.

Forskjellen på vedlikehold og utbedring regnes som veldig liten. Det er allikevel en viss forskjell. Hva som regnes som utbedring av privat vei kommer frem av denne listen:

- Legging av fast dekke
- Brubygging
- Bredeutvidelser
- Kurveutretning
- Forsterkning av veikanten
- Høydeutjevning
- Omlegging som er nødvendig av byggetekniske grunner, eller for å gå utenom bebyggelse
- Krav fra offentlig veimyndighet som gjelder omlegging av tilkoblingen til offentlig vei (avkjørsel)

Hvis det oppstår uenigheter angående fordelingen av vedlikeholds/utbedringsplikten kan dette avgjøres ved skjønn etter tredje ledd, jf. § 60. Hvis det er snakk om et organisert veifelleskap er det forventet at spørsmål omkring plikten blir tatt opp her før det går til skjønn. Av en praktisk karakter er det vanlig at spørsmålene som kommer opp i § 54 avgjøres i samme skjønn som påstevnes etter § 53 (Arnulf, O. 1997).

Det er de som er «interesserte» som kan kreve skjønn. Med denne betegnelsen menes «rettslig interesse» som det heter i sivilprosessen. Gruppen som regnes som interesserte er en mye større gruppe enn de som er brukere etter første ledd. U i fra uttrykket «føresegner som elles måtte være gitt» kan de som er vedlikeholdspliktige i visse tilfeller kunne påstevnes skjønn. Dette kan skje selv om de ikke er brukere.

Skjønnen er begrenset av § 54. Det vil si at skjønnen ikke kan legge ny vedlikeholdsplikt på andre enn selve gruppen som det går frem av § 54, første ledd. Hvis en part er uvillig, kan ikke denne parten tvinges med i fellesskapet og kan heller lage en egen vei. Det har tidligere vært gjort forsøk på å etablere en regel som gir skjønnen rett til å bestemme hvem som er å anse som «interessert», men denne regelen ble avvist av veglovkomiteen. Hvis man ønsker å etablere en felles løsning når det kommer til privat vei og man vil samle veibrukere er det bedre å gå frem etter plan- og bygningsloven og fremme forslag om reguleringsplan.

Når det kommer til fordelingsbrøken er det skjønnretten som fastsetter «høvetalet». Skjønnretten må også ta stand til hva vedlikeholdet og utbedringen skal gå ut på og fastslå hvilken standard veien skal holde. Dvs at de bestemmer hva fellesskapet kan pålegge brukerne av veien hva de må ut med når det kommer til omkostninger. Hvis enkelte brukere har større fordeler av et utbedringsarbeid

enn andre, eller det har kommet nye brukere som gjør at veien må oppgraderes, kan skjønnnsretten skjevfordele omkostningene. Dette er særlig aktuelt hvis veimyndigheten stiller strengere krav til avkjørsel til offentlig vei hvis den private veien får flere brukere. Det samme er tilfellet hvis planmyndighet krever en breddeutvidelse eller lignende for å gi nye byggetillatelse.

Skjønnretten kan ta avgjørelser etter leddets første og annet punktum. Her kan de bestemme om «rettar og «føresegner» kan fravike vedlikeholdspliktens tilpasning til den enkelte bruker, samtidig ta prejudisielt standpunkt til hvor stort omfanget er til «rettar» og «føresegner».

Etter § 54 har ikke skjønnretten noen kompetanse til å fastsette vederlag som overstiger vedlikeholdsbidraget, men samtidig kan det ikke nekte veieier å ta et slikt vederlag feks i form av bompenger.

Det fjerde leddet i bestemmelsen slår fast at veilaget selv, med bindende virkning, kan bestemme fordelingsbrøken for felleskostnader mellom brukerne. Veilaget kan også fastsette prisen for innpåkjøp. Hvis man som bruker av veien er uenig i fastsettelsen til veilaget kan man kreve skjønn over spørsmålet innen 3 måneder. Etter disse 3 månedene vil veilagets avgjørelser være bindende.

Veilagets avgjørelser kan gå ut på de forhold som blir beskrevet i § 54 som feks fordeling av kostnader til vedlikehold og utbedring, men også det som er omtalt i § 53 tredje ledd, som innpåkjøp og vederlag for bruksrett til allerede eksisterende vei. Det finnes også en henvisning til § 55 3. ledd. Denne bestemmelsen fastsetter at veilaget skal treffe beslutning om fordelingsfastsettelsen. Når det kommer til frister gjelder de samme regler som i sivilprosessen.

Etter 5 år kan veilaget, men også brukere, kreve at nye avgjørelser tas. Dette fremgår av det siste leddet i paragrafen. Dette er for å sikre at ingen avgjørelse «går ut på dato». Veilaget kan også ta prinsipielle avgjørelser om fordelingsgrunnlaget hvert 5. år. Hvis de som blir tryffet av avgjørelsen er enige er man ikke bundet av fristen.

§ 55 setter føringer for veilaget og organiseringen av dette laget:

«Dei som har plikter etter § 54 første ledd, utgjør eit veglag. Veglaget skal møtast ein gong i året eller når det er turvande. Det tek fleitalsavgjerd i alle spørsmål som gjeld vegfelleskapet og står for den daglege drifta.

Når det ikkje er grunn for anna, har einkvar i veglaget ei røyst.

Dersom nokon i veglaget blir tillagt større plikt enn andre, skal røysteretten aukast tilsvarande. I mangel av semje om slik fordeling skal veglaget leggje si avgjerd i saka fram til endeleg avgjerd for skjønnet etter § 54 tredje ledd.

Veglaget kan for den daglege drifta velje eit styre med eit eller fleire medlemmer til å handsame saker for det, og kan og vedta vedtekter for laget. På grunnlag av høvetalet etter § 54, fastset veglaget det årlege driftstilskotet frå den einskilde. Veglaget kan og fastsette vederlaget for bruksrett til veg som alt ligg der. Veglaget har tilsynet med at pliktene blir sletta slik som fastsett av veglaget, ved skjønn, jordskifte eller på anna vis.

Om nokon ikkje fyller sin part av plikter fastsette etter § 54 og denne paragrafen, kan veglaget gjere vedtak om at arbeidet skal gjerast på den ansvarlege sin kostnad.

Veglaget kan elles ta avgjerd om å

- setje av pengar til eit fond for tiltak til utbetringar,*
- ta opp lån,*
- fremje søknad om rett til å krevje bompengar,*
- gi vilkår bunden vegrett til nye brukarar og trekkje slik bruksrett tilbake,*
- gjere avtale med eigarane til veggrunnen,*
- fremje krav om oreigning,*
- treffe avgjerd om fartshinder og anna trafikkregulering og om parkering,*
- inngå kontrakt om bygging, utbetring og vedlikehald av vegen.*

Det som er bestemt i paragrafen rer om den einskilde sine rettar og plikter, gjeld og om ansvaret for drifta av vegen ligg i eit sameige, andelslag, eller er skipa på annan måte».

I likhet med de andre bestemmelsene i veglova om private veier er også denne bestemmelsen deklarasjonsform og vil bare gjelde hvis annet ikke er avtalt. Med bestemmelsen ble uttrykket «veglag» innført og organisasjonsformen er hentet fra kjente vel, lag og foreninger. Organisasjonsformen som bestemmelsen kommer med regnes til å passe de fleste veiefellesskap som har vei som drives i samvirke mellom brukerne. Den typiske situasjonen er at grunneierfunksjonen forholder seg relativt passiv og har en ubetydelig betydning eller blir forvaltet av veilaget. Det er brukerfellesskapet som står for forvaltning av den daglige driften. Fellesskapet vil også ha funksjon som eier og de er de som tar seg av reprasjoner og vedlikehold. Veilaget kan også tildele nye bruksretter og komme med avgrensningen av disse rettene for brukerne.

Myndighet til styring som gis gjennom § 55 er for de daglige forhold og sørger for en regulering som tillater at fellesskapet fungerer rent praktisk. Her organiseres også vedlikeholdsarbeid som

snøbrøyting, grusing, grøfting o.l. I tettbygde strøk stilles det ofte strengere krav til veiens funksjonalitet enn ellers. Her kan veilaget styre de enkeltes bruksrettigheter. Hvis det er snakk om kryssende bruksrettigheter hos brukerne og veistyret ikke klarer å regulere denne bruken må tvisten bli avgjort av domstol.

Grunnen til at bestemmelsen er så detaljert som den er er fordi mange lag er preget av usikkerhet. Bestemmelsen gir en hjelpende hånd til hvordan organisering kan foregå og kommer med eksempler på hva et veilag bør beskjeftige seg med. Det er også ment at veilaget kan ta sikrere og bedre avgjørelser ved hjelp av bestemmelsen. Reglene skal i prinsippet kunne favne over alle former for private veifellesskap og siden omfanget av disse fellesskapene er store og svært varierte er det behov for mange retningslinjer.

Kommuner yter ofte driftsstøtte til private veier. Det er heller ikke uvanlig at kommunen står som eier av veigrunnen, har gitt økonomisk støtte til utbygging, eller på et annet vis sørge for å få medinnflytelse eller myndighet over veien. I 1991 vurderte lovutvalget å ta med en egen bestemmelse om kommunal medinnflytelse. Det ble ikke tatt til følge da oppfatningen var at det ville føre til større forvirring og man vegret seg for å innføre det som ville bli halvoffentlige veier. Et annet argument som ble fremmet var at i kommuner med dårlig økonomi ville mange av veiene bli privatiserte for å spare kommunale kostnader.

Hvis en kommune ønsker seg medinnflytelse på en privat vei må dette skje på klare avtalerettslige grunnlag eller privatrettslig grunnlag. En kommunal støtteordning til en privat vei er ikke i seg selv nok til å få innflytelse.

Alle som er pliktige til å medvirke i vedlikehold og utbedring er en del av veilaget. Dette kan sies å være en litt vanskelig regel siden det fins mange som har plikter til en privat vei, men som ikke er brukere. Disse er da med i veilaget. Man kan ikke melde seg ut av et veilag. Et fellesskap av denne typen er et bundet medlemskap. Hvis man ikke lenger vil være medlem må også bruken av veien opphøre.

Det kommer frem av annet ledd at «*einkvar i veglaget har ei røyst*». Det vil si at hver og en bruksenhet har en stemme. Man følger også et prinsipp om veid stemmerett. Dette avgjøres etter hvor store plikter man har til veien. Prinsippet om veid stemmerett kan sies å være et solidarisk prinsipp siden den som betaler mest har størst innflytelse. Ut i fra dette prinsippet virker bestemmelsens første punktum noe overflødig, men slik formuleringen er gjort skal det mye til før man kan gå i bort fra at hver enkelt bruksenhet har en stemme. Hvis det ikke bli enighet om stemmefordelingen kan dette avgjøres ved skjønn.

Det anbefales at større veilag bør ha et styre som tar seg av den daglige driften av veien. Styrets fullmakter blir bestemt ut i fra vedtektene til veilaget. Det er ingen mal på styrets oppsetting og antall siden det beror på den enkelte veis behov. For mindre veilag vil det i de aller fleste tilfeller holde med et formannsverv som treffer beslutninger på en mer uformell måte enn et styre.

Hva som er veilagets ansvarsområde og den geografiske utstrekningen, samt oversikt over medlemmer og kostnadsfordelinger bør komme frem av veilagets vedtekter. Det samme vil gjelde for regler omkring avstemninger og hvem som er stemmeberettigede. Hvordan fellesskapet skal drives er opp til de enkelte veilag.

Det er grunnlaget til fordelingsbrøken som fastsetter driftstilskuddet, jf pålegget i § 54. Det er også normalt at veilaget kaller inn brukerne til dugnad på en årlig basis. Siden det ofte er vanskelig å få uvillige personer til å møte opp på slike ordninger vil de som ikke møter opp bli pliktige til å betale et gitt beløp til felleskassen.

Det er heller ikke gitt noen begrensninger på hvordan driftstilskuddet skal forvaltes og innbetales til. Det kan variere fra et fast årlig beløp, eller at det skal betales inn nok til å dekke de påbeløpte utgiftene fra det siste året. Veilaget fastsetter fordelingsbøken og den har bindende virkning. Hvis man som bruker er uenig, kan man som nevnt over, begjære skjønn innen fristen på tre måneder, jf § 54 fjerde ledd. Det er også veilaget som bestemmer prisen på innpåkjøp for nye brukere av veien, jf § 53 første og tredje ledd. Når det er snakk om bruksrett i § 53 tredje ledd menes det rett til bruk av selve veianlegget, nærmere bestemt byggverket. Veilaget kan ikke uten videre forvalte den privatrettslige veirett som krysser privat eiendom. I de aller fleste tilfeller vil veilaget også forvalte dette, men de kan oppstå motstridende interesser. Som veiutbygger vil det i de aller fleste tilfeller være en god ting at flest mulig deler på kostnadene. På den andre siden har man gårdbrukeren som har veien gjennom gårdstunet og ikke har noen interesse i økt trafikk og dermed nekter nye brukere av veien.

Prinsippet om forholdsmessig fordeling vil også gjøre seg gjeldende når man skal fastsette størrelsen på inngangsbilletten. Den som har et krav om inngangsbillett rettet mot seg og har innsigelser mot, eller protesterer mot kravet, kan begjære skjønn innen tre måneder. For at tre måneders-fristen i § 54 fjerde ledd skal begynne å løpe er det et krav at beslutninger som er truffet bygger på en skikkelig behandling i laget og at den person som har krav mot seg har blitt tydelig informert om dette. Med informert menes også informasjon om fristen og hva som vil skje etter at denne har utløpt. Hvis man ikke har begjært skjønn innen fristens utløp kan vederlaget for innpåkjøp tvangsinnføres. I seg selv er ikke dette vederlaget et selvstendig tvangsgrunnlag. De allminnelige domstolene må komme med en dom før man kan tvangsinnføre.

Veilaget har en tilsynsoppgave med veien. Dette innebærer en rett til å gi pålegg som er knyttet opp mot driften av veien. Feks kan en nabo til veien få pålegg om å klippe hekken så den ikke henger over kjørebane og hindrer sikt eller nekte at veien brukes som biloppstillingsplass. *Styret regulerer den enkeltes umiddelbare forhold til privatveien og treffer avgjørelser som den enkelte er bundet av, og som gjelder den enkeltes forhold til selve veien, til vedlikeholdet og driften av veien, til trafikken og til spørsmål som gjelder sikkerhet på veien.*

Veilag kan utføre arbeid på medlems regning hvis dette medlemmet har forsømt sine plikter. Det forutsettes at den som har forsømt sin plikt blir varslet og gitt en frist til å oppfylle pliktene. Hvis denne fristen oversittes vil veilaget utføre dette arbeidet for medlemmets regning. Veilaget må enten få en forliksklage eller dom for å kunne inndrive dette kravet.

Et veilag må ofte beskjeftige seg med trafikkregulering. Her der det en stor innskrenkning i veilagets privatrettslige myndighet siden offentlige trafikkskilt bare kan settes opp av skiltmyndigheten. Det skjer i henhold til skiltforskriften i vegtrafikkloven. Det er enten politiet eller veimyndighet som har skiltmyndighet alt etter hva slags type skilt det er snakk om. Det blir ikke akseptert en blanding av offentlige skilt og «hjemmelagde» skilt på en og samme strekning. Et borettslag kan feks ikke ha private kontrollavgifter hvis et område er skiltet med offentlig parkeringsregulering. Hvis dette har frekommet er trenden at de offentlige skiltene blir fjernet. Det er en vanlig prosess at det forekommer en viss regulering av trafikken innenfor et privat trafikkområde. Det er selvfølgelig mange likheter til offentlige trafikkbestemmelser som fartsbegrensninger og oppmerking av parkeringsplasser. Det kan avkreves avgift eller føre til borttauing om ikke disse reglene blir overholdt. Typiske eksempler på slike områder er borettslag og kjøpesenter. Det er vanlig at det oppstår særregler for private områder og veier som feks reservasjon til parkering. Et borettslag kan ha faste reserverte parkeringsplasser for sine beboere og et sykehus har oppmålte plasser for amnulanse. Slike særregler kan ikke forekomme på offentlige veiområder eller parkeringsplasser. Det eneste unntaket er for bevegelseshemmede.

Felles for private og offentlige veiområder er muligheten til å håndheve overtredelser og at sanksjonene kan gjennomføres på en effektiv måte. Hvis det ikke finnes en utvei må det gå ann for både det offentlige- og privatrettslige å føre en sak for domstolene. Man trenger også løsninger som har en viss fleksibilitet og raskt kan endres.

Som jeg har nevnt tidligere er privat vei underlagt den private eiendomsretten. Det er ikke uvanlig at driften av veien er en refleksjon av hvordan eierforholdet og organiseringen ser ut. Organiseringen kan foregå som et sameie, et andelslag, et selskap etter selskapsloven eller et aksjeselskap. En privat vei kan også være underlagt et eneeie ved at en enkeltperson eller organisasjon står som eier av

veien. Et eksempel på den siste formen er en skogeier som originalt har bygd en vei til eget bruk, men som har solgt ut hyttetomter på skogeiendommen. Nå stilles veien til disposisjon til disse hytteeierne mot at de betaler et vederlag for bruken de gjør. Det er skogeieren selv som fastsetter dette vederlaget. Regelen i sjettede ledd tilsier at en bruker som ikke er med i et eierskap eller har driftsansvar for veien plikter å betale det gitte brukervederlaget. Det er allikevel ikke slik at den enkelte bruker må se seg avskåret fra å utføre sine interesser og det pålagte vederlaget kan bli prøvet av skjønnsretten. § 55 får bare anvendelse så langt reglene passer for den enkeltes rettigheter og plikter. Dette gjelder da hvis veiholdet er organisert annerledes enn § 55.

Hvis man som eier av privat vei ønsker å få innbetalt vederlag i form av bomstasjon og innkreving av bompenger krever dette et offentlig-privat samarbeid mellom eier av veien og kommunen. Dette tilfellet blir regulert av § 56: *«Med samtykke frå kommunen kan det krevjast bompengar for ferdsel på privat veg. Kommunen skal og fastsette storleiken på avgifta og kan sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane.»*

Kommunen kan og fastsette at det kan krevjast tilleggsavgift av eigaren til køyretøyet ved unnlatt betaling av bompenger og fastsette storleiken på tilleggsavgifta».

Tidligere kunne man bare kreve bompenger på offentlige veier, men etter lovrevisjonen i 1996 ble denne bestemmelsen tatt med. Utgangspunktet man har for å kunne kreve bompenger er eiendomsretten til veianlegget. Bestemmelsen må leses med § 54 i tankene siden det er en sammenheng med et forholdsmessig brukerbidrag. Systemet med en bomvei er en praktisk måte å kreve inn bidraget på. Praksisen paragrafen bygger på er hentet fra frilufsloven tidligere § 5 der kommunen kunne gi tillatelse til å kreve inn bompenger på veier og broer. Tidligere § 5 i frilufsloven ble fjernet fordi man mente bestemmelsen lå utenfor selve reguleringen av friluftsliv. Det var mer naturlig at en slik paragraf hørte til vegloven.

Selv med bompengordning er det normalt at faste brukere av veien betaler et vedlikeholdsbidrag som et fast beløp en gang i året, jf § 54. bompenger blir krevd av tilfeldige forbikjørende eller til besøkende. Det er en antagelse at praksis med bomvei også har en trafikk, eller ferdselsregulerende side ved seg og ikke bare fungerer som kompensasjon for den bruk en trafikant nyttiggjør seg av.

For å kreve inn bompenger er man nødt til å ha faste installasjoner. Dette regnes som relativt kostnadskrevede. Skal man tjene inn nok til å holde veien vedlike er man avhengig av at det er nok trafikk. Veieier må kunne se at en bomvei muligens vil være en økonomisk investering.

For å være bruker av veien må man rette seg etter de føringer som veieier setter. Veieier bør sørege for å formidle sine anvisninger enten ved hjelp av skilt eller som tekst på en eventuell bomveibillet. Et fast utgangspunkt vil uansett være at ferdse på veien skjer på eget ansvar.

For at man kan anlegge et bomanlegg langs veien er man avhengig av samtykke fra kommunen. Det er ikke et poeng at kommunen skal foreta en stor prøving, men finne ut rimeligheten i å kreve inn bompengene. Kommunen kan også avvise kravet om oppføring av bom. Det kan være mange årsaker til at kommunen avviser kravet. Det kan feks hende at kommunen allerede yter driftsstøtte til den orivate veien for å holde den åpen for allmennheten eller at innkreving av bompenger er en dårlig egnet metode for å kreve inn vederlag. Det er meningen at kommunen skal ha en passiv søknadvurdering. Hvis veieier stenger den private veien med en bom og bare faste brukere får tilgang kan ikke kommunen kreve at denne bommen åpnes slik at allmennheten får fri ferdse.

Der bompengordninger er mest vanlig og mest praktisk er fjelloverganger som har en viss mengde turist- og gjennomgangstrafikk. Det vil etter alle forutsetninger vært svært upraktisk å etablere en bompengordning i et villastrøk. Det er også mange tilfeller av bompengordninger på private broer, og noen tilfeller på private tunneller på veinett som ellers er offentlige. Det er vanlig praksis å ha forskjellige satser for bompenger etter kjøretøys størrelse og art. For veier som er til allmennhetens rett til fri ferdse i utmark er det ikke lov til å kreve inn bompenger. Dette må sees i sammenheng med reglene i friluftsløven om fri ferdse i utmark. Regelen gjelder spesielt for sykkel og mennesker til fots. Veieier ha samtidig rett til å forby ferdse med motorkjøretøy på veien.

Det er ingen grunn til at kommunen vil fordype seg i regnskapene til private veier. Størrelsen på bompengene vil bli vurdert ut i fra dekningsbidraget, og man skal ha i tankene at den største inntektskilden kommer fra de faste brukerne av veien og ikke de tilfeldige forbipasserende som stopper ved bommen. Situasjonen vil selvfølgelig bli annerledes hvis det er snakk om et veisamband som faktisk blir finansiert gjennom enkeltpasseringer, og formålet er å spare nok penger til å bygge ut en bro, tunell eller lage en snarvei mellom to offentlige veier. Bomavgiftsatsen kan ikke reduseres av kommunen med den begrunnelse at det ikke skal være fortjeneste for veieier. Det er fullt forsvarlig at inntektene overstiger utgiftene og kommunen kan ikke nekte at veiholderen beregner en profitt. Ofte blir overskudd plassert i et fond for å dekke fremtidige utbedringer.

Slik som annet ledd er formulert vil tilleggsavgift bli innkrevd fra kjøretøyet eier. En normal praksis er at tilleggsavgiften blir innkrevet fra føreren av kjøretøyet, men regelen setter en demper på alle diskusjoner og bevisføringer på hvem som faktisk var fører av kjøretøyet. Tilleggsavgift kan kun bli krevd inn ved unnlatt betaling og ikke andre overtredelser som feks feilparkering. Man bør ikke tolket

annet ledd som at det er uttømmende. Hvis en bil står feilparkert må veiholder kunne borttaue denne bilen på bileiers regning.

Normaltilfellene for slike veier er at veiholder har parkeringsplasser som blir stilt til disposisjon for brukerne av veien etter gitte forutsetninger. På fjellveier på vinterstid er det normalt at hytteeiere har reserverte oppmåkte parkeringsplasser. Dette er en tjeneste som vil gå inn under det faste vederlaget som brukeren betaler. For den tilfeldige bilisten som vil ta seg en skitur blir det ofte stilt uoppmerkede plasser til disposisjon og i noen tilfeller må vedkommende betale et ekstra parkeringsvederlag ved bompassering.

På profesjonelt drevet parkeringsplasser i byer og tettsteder må man anta at regelen i annet ledd ikke får virkning. Et unntak for dette tilfellet er hvis kommunen har fastsatt avgiftsstørrelsen.

3.3 Jordskifte

For å holde en jordskiftesak må visse vilkår være oppfylt. Det starter med jordskifteloven § 1:

«Eigedomar som det er vanskeleg å nytte ut på tenleg måte etter tid og tilhøve, kan leggjast under jordskifte etter denne loven». Når det i denne sammenheng er snakk om eiendom menes ikke enkelt registerenhet, men selve driftsenheten. Utjenlighet er heller ikke et krav for alle eiendommen med i jordskifte, men forholdene på en eiendom må være det. Poenget er å skape en netto nytte for skiftefeltet. Et annet vilkår som må være oppfylt er garantien mot tap, ofte kalt tapsgarantien eller ikketapsgarantien. Det fremkommer av § 3a at jordskifte ikke kan fremmes dersom ulempene og kostnadene er større enn nytten for hver enkelt eiendom.

Virkemidlene som jordskifteretten har til å holde jordskifte fremkommer av § 2. På grunn av oppgavens tema begrenser jeg meg til å kommentere de bokstaver som omhandler bruksordninger og felles tiltak, sams tiltak i jordskifteloven.

For å ordne bruken av fast eiendom har jordskifteretten et virkemiddel i bruksordning. Det kan gis regler om at alt eller deler av det som ligger til eiendommen skal utnyttas som sambruk eller som et samspill med andre eiendommer etter fastsatte vilkår. Etter § 2 c nr. 1 kan jordskifteretten gjennomføre en bruksordning der det er rettslig betinget sambruk. Rettslig betinget sambruk er når to eller flere parter har en bruksutøvelse i ett o samme område og bruken er tuftet på et rettslig grunnlag. Dette kan være et tidligere jordskifte, en privatrettslig avtale, ekspropriasjon o.l. Denne sambruken kan foregå i et eneeid område, et jordsameie, et personlig sameie eller som en kombinasjon av disse. Jordskifteretten kan også holde bruksordning der det ikke er et rettslig betinget sambruk etter § 2 c nr. 2. Dette kalles ofte for geografisk betinget sambruk og kravet er at det må foreligge særlige grunner. I vurderingen av om kravet er oppfylt må man gjøre en

differansevurdering mellom virkningene av en totalløsning kontra en enkeltløsning (Austenå, T. 2000).

Under en bruksordning gir jordskifteretten regler for en eller flere typer bruk i et område som feks regler for bruk og vedlikehold av vei. Omfanget av reglene er behovsprøvd til hver enkelt sak. I noen tilfeller kan det være et stort behov for flere omfattende regler, mens i andre tilfeller vil det holde med et par generelle prinsipper. For å holde seg til eksempelet om vei er det normalt for veier som strekker seg over flere kilometer at jordskifteretten utarbeider et sett med vedtekter som tar for seg veistyrets plikter og omfang av myndighet til feks vedlikeholdsarbeid av veien og kostnader forbundet med det. Jordskifteretten kan også komme med midlertidige bruksordningsregler når jordskiftet pågår.

I § 2 e har jordskifteretten hjemmel til å «skipe sams tiltak». Med skipe menes å få i stand nye tiltak og endre på omfang og utforming av eksisterende tiltak. Denne hjemmelen brukes først og fremst til utbygging av ny privat vei, men også tiltak som å tilrettelegge for parkeringsplasser og gjerdehold. En sak etter denne paragrafen handler ikke bare om å få tiltaket gjennomført, men også den senere bruk og drift. Jordskifteretten kommer med regler om vedlikehold, kostnadsfordelinger, bruk og drift m.m. Når det kommer til lag som er organisert av jordskifteretten er det store forskjeller på et veilag som er stiftet etter reglene i veiloven eller som en privatrettslig avtale. Et medlemskap i et lag som er stiftet av jordskifteretten er ikke personlig, men er bundet til eiendommen og kan ikke separeres fra den. Det er jordskifteretten som bestemmer hvem som skal være medlemmer i laget og hvordan andelsfordelingen ser ut. Medlemmene kan ikke selv velge å melde seg ut av laget.

En av hovedforskjellene mellom bruksordning i § 2 c og sams tiltak i § 2 e er at ved sams tiltak etableres det et anlegg som forutsetter investeringer. I saker om sams tiltak har jordskifteretten en rekke virkemidler til anvendelse. I tillegg til bruksordningsreglene i §§ 33-35, har man reglene om investeringer i §§ 41-44. En sak som gjelder arealutnyttelse eller utnyttelse av ressurser som ikke krever at partene yter investeringer vil være en bruksordningssak. Hvis partene pålegges investeringer i forbindelse med tilrettelegging for utbygging vil det være snakk om felles infrastruktur og saken vil gå etter § 2 e. Hovedgrunnen til at slike hjemler er tatt med i loven er de konsekvenser det kan få for egen og andres eiendom hvis det ikke hadde vært noen annen mulighet til å utføre større investeringer på tvers av eiendomsgrenser utenom privatrettslige avtaler. Man kan tenke seg at et knippe grunneiere etablerer et skianlegg over flere eiendommer. Dette vil åpne for at andre grunneiere vil kunne etablere turisttiltak i det samme området.

Felles tiltak er knyttet opp mot rettighetshavere. Det kan være snakk om et eierlag eller et driftsselskap som igjen er knyttet opp mot investorer.

I januar 2007 ble to nye bokstaver til § 2 satt i kraft. I tillegg til § 2 ble det vedtatt flere nye regler i jordskifteloven. Disse reglene er rettet mot mer urbane strøk enn tidligere. De nye reglene gir mulighet for at rettsendrende virkemidler i jordskifteloven kan brukes ved gjennomføring av reguleringsplaner og bebyggelsesplaner etter plan- og bygningsloven.

I byutviklingsområder vil det være viktig ved utarbeidelse av ny reguleringsplan at man kan se i bort fra eksisterende eiendomsgrenser, eller i det minste legge mindre vekt på det. Når eiendomsgrenser faller bort er det nye problemstillinger man må ta hensyn til som fordeling av arealverdier og felleskostnader. Plan- og bygningsloven har slike bestemmelser, men det har manglet helt adekvate virkemidler. Gjennom plan- og bygningsloven har man rekkefølgebestemmelser, regler om ekspropriasjon og refusjonsbestemmelser, men mange kommuner kvier seg for å ekspropriere eller ta i bruk refusjonsreglene. Å forenkle denne prosessen var hovedtanken bak de nye reglene i jordskifteloven.

Man kan si at hovedpoenget med hjemmelen er å drive planlegging uavhengig av eiendomsgrenser. Det igjen medfører en økt vekt på det planfaglige som forhåpentligvis fører til bedre planer. Man får satt ting i et mer helhetlig perspektiv og får en mer rettferdig planprosess der deler av en eiendom som i seg selv ikke hadde noe verdi før kan få det etter en § 2 h sak. Samtidig blir det lettere å gjennomføre store prosjekter siden man raskt får klarlagt hvordan arealverdiene skal fordeles.

Før lovendringen kom var det også mulig å gjennomføre visse typer jordskifte i tettsteder og byer. Det lå imidlertid en stor begrensning i § 3 b som sa at jordskifte ikke kunne fremmes for eiendommer som lå i tettbygd strøk hvis ikke kommunen fikk anledning til å si sin mening. Denne bestemmelsen ble tatt ut av loven ved revisjonen og erstattet med § 1 a med en klar regel om at: *«Lova gjeld for alle eigedomar dersom ikkje anna følgjer av lova her eller andre lover»*. med dette ble det ikke lenger nødvendig å få kommunens tillatelse for å holde jordskifte i byer eller tettsteder.

§ 2 i jordskifteloven, som angir hva jordskifte kan gå ut på fikk to nye bestemmelser etter lovrevisjonen:

« h) fordele arealverdier og fordele kostnader ved ulike sams tiltak i og for område for bebyggelse og anlegg etter § 11-7 nr. 1 og § 12-5 nr. 1 i plan og bygningsloven.

i) omforme eigedomar og rettar på grunnlag av utenleige eigedomstilhøve som følge av godkjent reguleringsplan etter plan- og bygningsloven i område som gjeld:

1. eksisterande område for bebyggelse og anlegg,

2. nytt område for bebyggelse og anlegg.

Et vilkår som stilles for å kunne holde jordskifte etter § 2 e er enighet mellom partene. Denne enigheten dreier seg om fordelingen av kostnader. Det er ikke snakk om arealverdiene som skytes inn i jordskiftet. Gjennom bestemmelsen kan jordskifteretten fordele arealverdier uten å fordele kostnader, eller andre veien. Gjennom § 5 andre ledd blir denne enigheten og flertallet forklart:

«Sak etter § 2 første ledd bokstav h kan berre krevjast når alle eigarane som blir omfatta av jordskiftesaka, er samde om det. Når det er fastsett vilkår om fordeling i medhald av plan- og bygningsloven § 11-8 bokstav e eller § 12-7 nr. 13 kan sak etter § 2 første ledd bokstav h likevel krevjast når:

- 1. eigarane av minst 2/3 av eigedomane er samde om det og*
- 2. arealet deira utgjør minst 2/3 av det areal som omfattar:*
 - a. område for bebyggelse og anlegg saman med*
 - b. areal som i samsvar med plan etter plan- og bygningsloven kan nyttast til sams tiltak som skal tene området som er lagt ut til bebyggelse og anlegg.*

Kravet kan då omfatte heile eller deler av det samla arealet.»

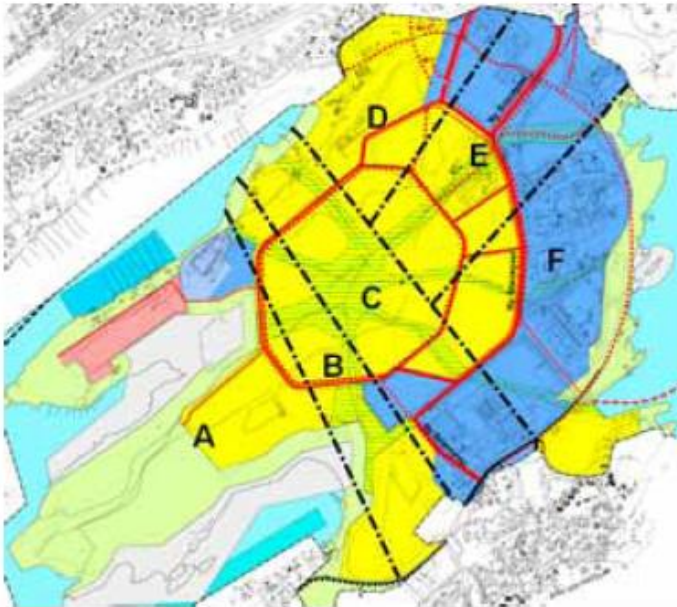
I Veileder om jordskiftevirkemidler i byer, tettsteder og hytteområder som er utarbeidet av Landbruks- og matdepartementet og Miljøverndepartementet står det en indirekte definisjon av felles tiltak: «Det er et formål som skal tjene byggeområdet». Ordet byggeområdet var en uheldig og misvisende betegnelse som ble erstattet med «område for bebyggelse og anlegg» i paragrafen.

Også offentlig vei kan regnes som felles tiltak hvis veien faller inn under opparbeidelseskravet i plan- og bygningsloven. Motorveier faller utenom dette kravet og kan ikke regnes som felles tiltak. Alle former for nødvendig teknisk infrastruktur i et område for bebyggelse og anlegg vil være å regne som felles tiltak.

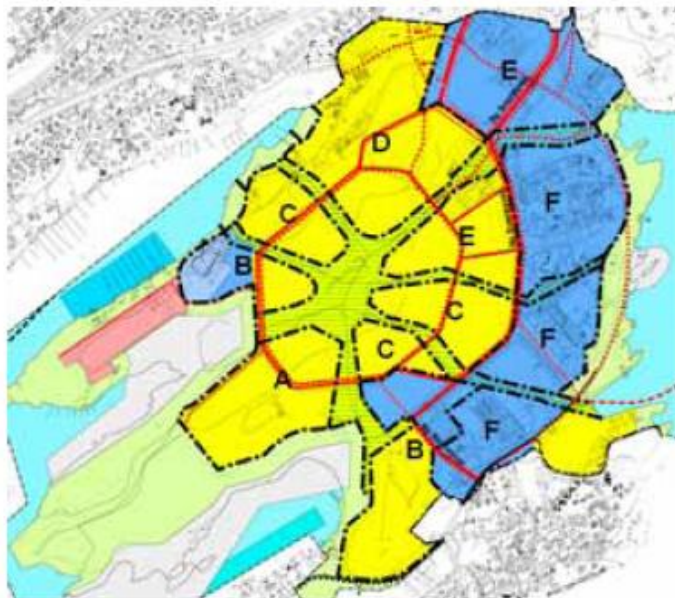
Det er veldig få praktiske eksempler på § 2 h saker. Jeg tar med to fiktive eksempler for lettere å kunne illustrere hvordan virkningen av hjemmelen er tiltenkt. Det første eksempelet er i forbindelse med en kommunedelplan og det andre i forbindelse med en reguleringsplan (merk at begge eksemplene er etter den gamle plan- og bygningsloven):

Eksempel 1 Kommunedelplan: *«Her vises en forenklet og stilisert utgave av kommunedelplanen for Fornebu, der de nye boligområdene omkranser et forholdsvis stort sentralt grøntområde med "utløpere" til strandområdene. Disse grønne arealene er i planen vist som "felles grøntområde i boligområder". Strandarealene er i planen lagt ut som friluftsområder og som båndlagte arealer etter naturvernloven. Det er ellers vist betydelige arealer til ny næringsbebyggelse og til funksjoner som skal betjene den nye bebyggelsen (skoler, barnehager, forretningscenter og lignende).*

På Fornebu var det i realiteten to store grunneiere, Staten og Oslo kommune, men i denne illustrasjonen er det inntegnet en tenkt situasjon med flere eiere.



Figur 1 a: Tenkte eiendomsgrenser før jordskiftet.



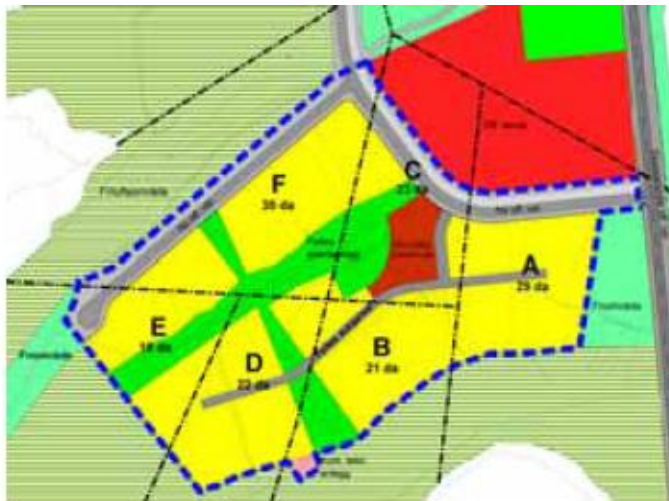
Figur 1b: Utbyggingsrettene for de enkelte byggefeltene fordelt etter jordskiftet.

Figur 1a viser stilisert utgave av kommunedelplanen med tenkte eiendomsgrenser før jordskiftet, mens figur 1 b viser hvorledes utbyggingsrettene for de enkelte byggefeltene kan ha blitt fordelt etter

jordskiftet. Veier og felles grøntareal vil av jordskifteretten kunne blitt angitt som "sams tiltak" med angivelse av hvorledes kostnadene blir å fordele (etter nytteverdien, jfr. jordskifteloven § 42).»

Eksempel 2 Regionalplan: Figur 2a viser en stilisert plansituasjon som omfatter flere grunneiere og der de enkelte byggeområder er innregulert på tvers av eksisterende eiendomsgrenser. Ny offentlig vei, felles avkjørsel, felles grøntanlegg og lokalt kommunalteknisk anlegg (kloakkrenseanlegg) vil alle inngå i jordskiftet som "sams tiltak". Barnehagetomten vil under enhver omstendighet inngå i jordskiftet. Dersom det til reguleringsplanen er gitt en "rekkefølgebestemmelse" om at barnehagen må være på plass før boligene blir påbegynt og kommunen åpner for at den kan være en privat barnehage, vil jordskifteretten i forståelse med partene kunne treffe bestemmelse om at barnehagen skal realiseres som "sams tiltak", slik at rekkefølgebestemmelsen dermed blir oppfylt. Krav om jordskifte etter § 2 bokstav h vil ikke kunne omfatte tilstøtende friområder og friluftsområde, idet slike arealer ikke inngår i arealkategorien "byggeområde" i plan- og bygningsloven § 25 nr 1. De kan heller ikke anses som "sams tiltak".

I planeksempelet er skoletomten tenkt holdt utenom jordskiftekravet, selv om den inngår i arealkategorien "byggeområde" og således kunne ha vært medtatt. Jordskiftefeltet vil således få den avgrensning som er vist med blå innramming i figur 2 a.



Figur 2 a: Plansituasjon som omfatter flere grunneiere.



Figur 2 b: Resultat ved jordskiftet

Figur 2b viser et tenkt resultat av jordskiftet, der de seks grunneierne har fått utlagt hver sine byggeområder og der de forutsetningsvis alle skal delta i de "sams tiltak" som inngår i planen, fordelt etter nytteverdien. Dersom barnehagetomten ikke blir ansett som "sams tiltak", vil denne bli lagt ut til opprinnelig eier C.

Ved utforming av reguleringsplaner er det av stor betydning at man har en bevisst holdning til betegnelsen av arealkategorier. Eksempelvis bør man unngå betegnelsen "grøntareal" uten at det samtidig fremgår om det er ment som privat fellesareal eller som offentlig friområde, eventuelt friluftsområde. Tilsvarende ved "parkering" og "lekeplass" – det bør fremgå om det er tale om offentlige eller private tiltak.

En jordskiftesak etter § 2 bokstav h basert på den viste kommunedelplanen vil kunne omfatte alle tomtearealene for ny bebyggelse samt det sentrale grøntområdet med "utløpere", som skal betjene de nye boligområdene, idet disse grøntområdene må anses som "sams tiltak". Derimot vil friluftsområdene og naturvernområdene i strandsonen falle utenfor, idet disse er begrunnet i hensynet til allmenheten og verneinteresser og har således et langt videre formål enn å tjene som "sams tiltak" for den nye bebyggelsen. Den nye Snarøyveien og de nye lokalveiene faller inn under opparbeidelsesplikten etter plan- og bygningsloven § 67 (med breddebegrensninger som nevnt i § 67 nr 1 a). De vil følgelig eventuelt kunne medtas i jordskiftet som "sams tiltak".» (Sollie, P. 2008)

Som en digresjon til § 5 andre ledd ser man av planeksemplet over at det i figur 2a er angitt størrelsen på de deler av eiendommene som inngår i skiftefeltet. Det samlede arealet i skiftefeltet er på 148 dekar. For at det skal kunne holdes jordskifte etter § 2 h må da 2/3 av grunneierne stå bak kravet og de må ha et samlet areal på 98,67 dekar. Hvis dette er oppnådd vil mindretallet være bundet. Part A og B i eksempelet ovenfor vil da kunne hindre jordskifte siden de tilsammen eier 50 dekar og flertallet vil da mangle 0,67 dekar på at jordskifte kan fremmes.

I 1998 kom det en lovrevisjon som innførte en generell adgang for offentlige myndigheter til å kreve jordskifte knyttet opp mot utbygging og vern, jf. § 5 femte ledd. Vilåret her er at den offentlige myndighet har ekspropriasjonshjemmel i forhold til tiltaket eller har kompetanse til å treffe regulerende vedtak som begrenser eierrådigheten. Hvis det i forbindelse med en ekspropriasjon holdes en jordskiftesak er det jordskifteretten som holder skjønnet, jf. § 6 første ledd. Det kan også avtales av partene at jordskifteretten holder skjønnet ved ekspropriasjon og regulering av eierrådeveldet, nemlig avtaleskjønn, jf. § 6 andre og tredje ledd. Gjennom denne paragrafen kan jordskifte foreta et arealbytte for hele eller deler av området som skal bygges ut eller eventuelt vernes, fremfor at det bare gjennomføres en ekspropriasjon.

I jordskifteloven er det en egen paragraf knyttet til investeringer, nemlig § 42:

«Jordskifteretten skal ta med i skifteplanen nødvendige investeringar.

Under vurderinga av om investeringane skal gjerast, skal jordskifteretten leggje vekt på den framtidige utnyttinga av eigedomane, men han kan og ta omsyn til partane si økonomiske evne.

Kostnadene med det einkilde investeringstiltaket skal retten dele etter den nytten den einkilde parten har av det, og elles ta dei avgjerdene som er nødvendige for gjennomføring og framtidig bruk.

Dersom det er uråd å skaffe midlar eller investeringa av andre grunnar ikkje let seg gjennomføre på jordskiftetida, kan jordskifteretten likevel leggje tilhøva til rette slik at tiltaket seinare kan gjennomførast.

§ 43. Nødvendige vegar skal leggjast ut og skriftleg forklaring givast om kvar dei går. Retten skal gi reglar om bruken og om opparbeiding og vedlikehald av vegane.

Er det nødvendig av omsyn til jordskiftet, kan jordskifteretten halde skjønn etter vegloven 21 juni 1963 nr. 23, endå om det gjeld eigedomar som ikkje kjem inn under jordskiftet.

Likeeins kan jordskifteretten om det er nødvendig, halde skjønn etter § 8 i lov 14 juni 1912 om anlæg av taugbaner og løipestrenger».

Paragrafen tar også for seg jordskifterettens plikter. Investeringer vil i svært mange tilfeller være et stort moment i jordskiftesaker. § 42 kommer med de alminnelige reglene som er knyttet til investeringer ved jordskifte og investeringene kan deles inn i to grupper:

1. Felles investeringer
2. Investeringer på den enkelte eiendom

Hvis felles investeringer er nødvendig for jordskiftet, kan jordskifteretten planlegge og komme med regler om hvordan gjennomføringen skal foregå og hvordan kostnadene skal fordeles. Jordskifteretten kan ikke komme med påbud om investeringer for den enkelte eiendom. Derimot kan retten komme med forslag knyttet til hva slags investeringer som må til for å få en best mulig felles investering. Retten kan indirekte påvirke slike investeringer gjennom verdsettingen (Austenå, T. 2000).

Kap. 4 Kostnadsfordeling

4.1 Innledning

Ved bruksordning og felles tiltak er det alltid kostnader som skal bli fordelt. Det er flere opparbeidede modeller som brukes i slike sammenhenger og jeg kommer til å nevne de som er mest relevant for mitt tema. De fleste av modellene som er laget handler om veier og det er svært få eller ingen som handler om vann- og avløp eller andre former for infrastruktur. Fordelen med veifordelingsmetodene er at man kan bruke de prinsippene som finnes der og overføre de til andre tiltak.

4.2 Tonn-km-metoden

En mye brukt modell for å regne ut kostnadsfordeling på skogsbilveierveier er tonn-km-metoden. Her fordeles kostnadene etter partenes bruk. Metoden baserer seg på mengde av transport og hvor lang transporten er. Lengden regnes fra der veien starter til det punktet hvor partene er knyttet til. Regnestykket blir vekten av det som transporteres ganget med lengden en transporterer det. Ut fra denne utregningen får man et samlet transportarbeid og transportarbeidet utgjør fordelingsgrunnlaget.

4.3 Hedmarksmodellen

En av de mest brukte modellene er skog. Denne modellen beregner kostnadsfordelingen på skogsbilveier. Modellen karakteriserer nytten som hver part har av veien og nyttearealet i tillegg til volumet av bestander i hogstklasse IV og V. Den tar også for seg fordelingen etter tilknytningsavstand og avstandsfaktor. Denne modellen har liten praktisk nytte for andre former for felles infrastruktur.

4.4 Nytte

Jeg vil også sette opp nytte som en kostnadsfordelingmetode. Nytte kan være så mangt i denne sammenhengen. Det mest praktiske å se på er nytte i form av sparte kostnader eller eventuelt sparte kilometer, men man kan også se nytte i form av økte bruksverdier. En økt verdi på eiendommen som følger direkte av et felles tiltak som har blitt etablert er også nytte.

4.4.1 Nytte etter jordskifteloven

Nytte går hånd i hånd med jordskifte og etter loven skal jordskifteretten fordele kostandene etter nytten. Nyttens vurderes både før og etter jordskiftesaken har pågått. Nyttens regnes ut i fra skiftegevinsten hvor formelen er $X\text{'s skiftegevinst} = \text{Nettoskiftegevinst} / \text{Totalt skiftegrunnlag} * X\text{'s skiftegrunnlag}$.

4.5 Refusjon

En annen måte å fordele kostnader etter er refusjon. Det er en form for å finansiere det felles tiltaket ved at man etterbetaler. Prinsippet er at tiltakshaver bygger og dekker kostnadene og når brukere kommer til, betaler de for dette. For at man skal kunne benytte seg av refusjon må det foreligge en reguleringsplan i tillegg til et refusjonsvedtak som er utstedt av kommunen. Dette vedtaket kan enten gjelde for kommunen selv, eller det kan gis til private aktører. Vedtaket må finne sted før tiltaket starter opp. Tiltakshaveren må også gi kommunen kostnadsoverslag og kalkyler som kommunen må godkjenne før godkjenningen om refusjon gis. Røsnes definerer etterbetaling som at «*de som skal være med på å bekoste investeringene først betaler når anleggene er fullført*» (Røsnes 2003). Reglene om refusjon som fremkommer i plan- og bygningsloven kapittel 18 bygger på det prinsippet at hver enkelt eiendom som vil få en verdiøkning på grunn av anlegget som har blitt bygd, kan tiltakshaveren kreve refusjon fra. Det ligger da selvfølgelig til grunn at eiendommen er koblet opp mot dette anlegget og det er ønsket fra eiers side. Man kan ikke kreve refusjon hvis det ikke er hjemlet i lov eller det er avtalt mellom tiltakshaver og eier av eiendom (Tyrén, C. W. 2011).

Det er ikke alle slags anlegg eller tiltak man kan kreve refusjon for. I plan- og bygningsloven § 18-3 er det en uttømmende liste for hva slags tiltak en tiltakshaver kan kreve refusjon for:

«Den som vil legge, omlegge, fornye eller utvide godkjent offentlig veg eller godkjent offentlig hovedledning for vann og avløpsvann, herunder også særskilt overvann, kan kreve sine utlegg refundert. Private refusjonskrav er betinget av at tiltaket kan pålegges i medhold av § 18-1. Med veg menes anlegg som nevnt i § 18-1.

Videre kan refusjon kreves av den som i medhold av reguleringsplan vil legge ut grunn til eller opparbeide felles avkjørsel, felles gårds plass, annet fellesareal for flere eiendommer eller parkbelte langs industristrøk. Private refusjonskrav er betinget av at tiltaket kan pålegges i medhold av § 18-2. Endelig kan den som vil legge, omlegge eller utvide privat anlegg for transport av vann eller avløpsvann i område som inngår i arealplan, kreve refusjon.»

Det er vesentlige forskjeller mellom det første og det andre leddet i paragrafen. Etter første ledd må det være et krav fra kommunen at et anlegg skal etableres. Dette er et fenomen som ofte forekommer som feks en kommune kever at det etableres et vann- og avløpsanlegg eller en vei for at

de skal regulere et område til boliger. Etter det andre leddet må det ligge en reguleringsplan til grunn.

I plan- og bygningsloven § 18-7 er fordelingsfaktorene hjemlet:

«De utgifter som kan kreves refundert, fordeles mellom de refusjonspliktige areal med en halvpart på hver av faktorene tomteareal og tillatt utnytting. Hvor utnyttingen ikke er fastlagt i godkjent plan, avgjør kommunen antatt tillatt utnytting. Kommunestyret kan for hele eller del av kommunen fastsette et annet forhold mellom faktorene og at andre faktorer skal anvendes.»

Refusjonsbeløp som kan pålegges den enkelte eiendom, skal være begrenset til den verdiøkning som tiltaket antas å føre med seg for eiendommen. Dersom bestemmelsen i første punktum fører til at ikke alle utgifter ifølge § 18-5 blir dekket for en eller flere av eiendommene, kan refusjonskreditor kreve at udekkede beløp blir fordelt på de andre eiendommene i samsvar med reglene i første ledd. Det er et vilkår at hver av de eiendommer som blir pålagt tilleggsrefusjon, må antas å ha en verdiøkning som er minst like stor som summen av refusjonsbeløpene for eiendommen.»

Refusjonsbeløpet skal deles opp i to deler. Halvparten fordeles etter tomtens størrelse, mens den andre halvparten fordeles på eiendommens tillatte utnyttelse.

Et hovedpoeng ved refusjon er at alle som har nytte av anlegget, og i tillegg vil få en verdistigning på sin eiendom må betale for det. Nytte i denne sammenhengen må ikke forveksles med nytte etter jordskifteloven. Det er de eiendommene som grenser til anlegget som har nytte av det og dermed blir refusjonspliktige. Med den nye plan- og bygningsloven ble det gjort en presisering i paragrafen for å tydeliggjøre at også bakenforliggende eiendommer som får en lovlig tilknytning til vei, eller ledninger i forbindelse med vann- og avløp som er lagt i privat vei eller stikkledninger også er refusjonspliktige.

Eiendommer som er ubebygde, men som er åpnet for utbygging gjennom en reguleringsplan er refusjonspliktige, det samme gjelder for bebygde eiendommer der reguleringsplan tillater en fortetting. En eiendom som allerede har utnyttet 2/3 av eiendommen blir ikke refusjonspliktige, jfr. § 18-6 første ledd. Hvis et område er regulert til LNFR er det ikke refusjonspliktig.

Faktorene for fordelingen er også hjemlet i plan- og bygningsloven. § 18-7 første ledd, første punktum sier: *«De utgifter som kan kreves refundert, fordeles mellom de refusjonspliktige areal med en halvpart på hver av faktorene tomteareal og tillatt utnytting».*

Med utnyttelse menes det tillatte bruksareal som kan oppføres i forhold til tomtens størrelse.

I andre ledd, første punktum er det likevel tatt med en begrensning: «*Refusjonsbeløp som kan pålegges den enkelte eiendom, skal være begrenset til den verdiøkning som tiltaket antas å føre med seg for eiendommen*».

I dette leddet ser man mange likhetstrekk med tapsgarantien i jordskifteloven § 3 a. Nyttien er presisert til verdiøkningen.

Hvis en eiendom helt eller delvis blir fritatt for refusjon grunnet i en manglende verdiøkning kan refusjonskreditoren kreve at det resterende beløpet skal fordeles på de andre eiendommene. Hvis refusjon umuligjøres fordi ingen eiendommer får en verdiøkning må utbyggeren selv dekke tapet.

For å være refusjonspliktig er det også et vilkår at arealet er, eller må bli byggeklart. Med byggeklart menes et areal som er regulert til boligområde, og det er opparbeidet vei i tillegg til vann- og avløp.

4.6 Ekspropriasjon

I svært mange tilfeller krever anleggelse av felles tiltak at man må benytte andre grunneieres eiendom. Hvis disse grunneierne ikke ønsker å være en del av prosjektet har man ikke som utbygger mange alternativer å ty til. Jordskifteretten er selvfølgelig et av disse alternativene, men hvis utbygger er et offentlig organ er det sjeldent jordskifteretten blir innblandet. Hovedalternativet som da gjenstår er ekspropriasjon. Ekspropriasjon er hjemlet i et fåtalls lover der oreigningslova og plan- og bygningsloven er de mest fremtredende. Definisjonen på ekspropriasjon uttrykt forskjellig i disse to lovene og det er en noe bredere definisjon i oreigningslova. Retten til ekspropriasjon er hjemlet i § 16-1 i plan- og bygningsloven:

«Ekspropriasjon foreligger etter denne loven når eiendomsretten til fast eiendom eller til bygning eller annet som har fast tilknytning til slik eiendom, blir ervervet ved tvang mot erstatning etter skjønn, eller når bruksrett, servitutt eller annen rett til, i eller over fast eiendom blir ervervet, endret, overført eller avløst ved tvang mot erstatning etter skjønn.»

Det er i tillegg hjemlet særregler for ekspropriasjon til spesifikke tiltak og planer i plan- og bygningsloven. Gjennom § 16-2 har kommunen hjemmel til å ekspropriere for å gjennomføre reguleringsplan. I paragrafen er det ikke lagt inn noen begrensninger på hvor stort areal man kan ekspropriere. For ekspropriasjon som er gjennomført etter § 16-2 har også kommunen hjemmel til å legge vann- og avløpsnett i veitraseen. Dette kan selvfølgelig begrunnes med at kommunen etter ekspropriasjonen er eier av veigrunnen, men § 16-4 åpner opp for å legge trasee utenfor den eksisterende veien. Denne paragrafen gjelder spesifikt for ekspropriasjon til vann- og avløpsanlegg, i tillegg at den er knyttet sterkt opp til reglene i § 16-2.

Det er ikke bare kommunen som har rett til å ekspropriere etter reglene i plan- og bygningsloven. Private grunneieres rett til å ekspropriere fremkommer av § 16-5. Denne paragrafen er direkte knyttet opp mot § 18-1 som omhandler krav til opparbeidelse av vei og hovedledning for vann og avløpsvann. Tiltak man kan ekspropriere til i § 16-5 er begrenset og som privat eksproprietant vil det sjeldent lønne seg å ekspropriere med hjemmel i plan- og bygningsloven. Å ekspropriere med hjemmel i plan- og bygningsloven vil som regel være det dyreste alternativet siden dette krever en reguleringsplan.

I tillegg til hjemmelen om ekspropriasjon i plan- og bygningsloven til vann- og avløp er det også mulig å ekspropriere til dette tiltaket etter reglene i oreiningslova. Etter § 2 nr. 47 kan man ekspropriere til vannforsyning og avløp. Det er også en egen hjemmel til å ekspropriere til fjernvarmeanlegg i § 2 nr. 48. Fordelen med oreigningslova fremfor plan- og bygningslova er at man ikke trenger en reguleringsplan. Det man trenger er en redegjørelse for grunneiers problemer i tillegg til et ekspropriasjonsvedtak.

Ved ekspropriasjon av veigrunn har man også et alternativ gjennom vegloven § 53. Gjennom vegloven er det skjønnet som tar avgjørelsen, siden det er en ren privatrettslig affære. For at man kan ekspropriere etter reglene i vegloven må man gjøre en vurdering der man ser på grunneiers problematikk og i tillegg må inngrepet være mer til gagn enn skade.

Kap. 5 Case

5.1 Case fra Hvaler kommune: V/A

Dette caset fra Hvaler kommune er hentet fra familiens hytte, og er ment å sees i sammenheng med kostandsfordeling ved etablering av felles infrastruktur.

For ca ti år siden ble det lagt inn kommunalt vann og avløp. Tidligere ble det hentet drikkevann i brønn og det ble samlet regnvann i kummer i tillegg til å kjøpe vann fra tankbil.

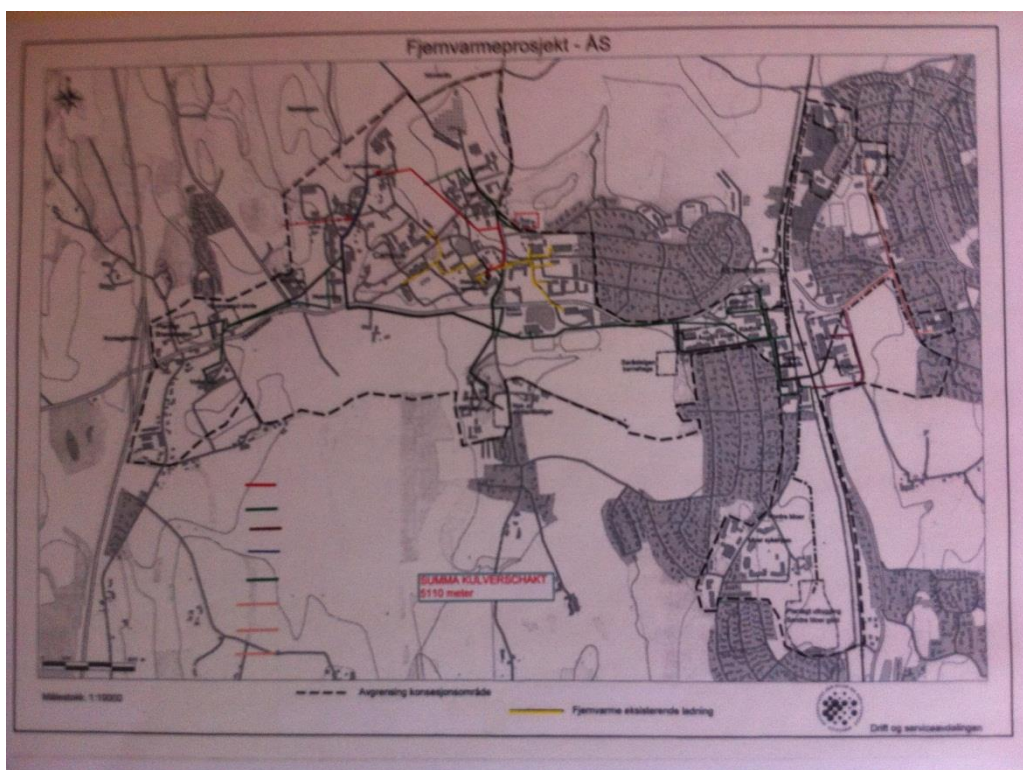
Kommunalt V/A er gravd ned i de kommunale veiene på øyene. I tillegg til familiens hytte ligger det også 7-8 andre hytter i området. Da tilbudet fra kommunen kom om tilkobling ble det dannet et sameie med to andre grunneiere for å enklere kunne fordele kostnadene. Alle rør og ledninger som er felles har vært betalt etter nytte, dvs betalt etter antall meter man benytter seg av. Denne kostnadsfordelingen gjelder også for reparasjoner og vedlikehold. Anlegget og pumpestasjon har blitt anlagt på naboens eiendom og alle rør som går til individuelt bruk fra pumpestasjonen betales individuelt. Kostnader til graving for de rør som går til hyttene var også individuell. Sameie har også

vedtekter om tilgang til pumpehus og til anlegget. I vedlegg 1 kan man se de avtaler og vedtekter som gjekder for sameiet, i tillegg til kontrakt med utbygger.

5.2 Case fra Ås: Fjernvarme

Jeg har valgt å ta med forhistorien til dagens prosjekt for å få en helhetlig oversikt over hvordan slike prosesser kan arte seg i praksis.

Fjernvarmetiltaket ble opprinnelig startet som et UMB-prosjekt i 1999. det var tiltenkt at flere av byggene til den daværende høyskolen skulle bli koblet til dette anlegget. Frem til 2007 var det meste av dette prosjektet fortsatt på papiret og bygging var ikke igangsatt. I 2007 ingikk UMB en intensjonsavtale med Ås kommune. Denne avtalen gikk blant annet utpå at også kommunen skulle ta del i prosjektet som på dette stadiet nesten må kalles et nærvarmeprosjekt. Avtalen tilsa at også kommunale bygg skulle motta fjernvarme fra UMB. Bygg som skulle motta denne varmen var først og fremst skoler, barnehager, og sykehjemmet på Åslunden som ble ombygd til leilighetskompleks. Sammen med kommunen ble det dannet et aksjeselskap og dette selskapet søkte om konsesjon til NVE. På vedlagt kart kan man se konsesjonsgrensen som UMB la opp til.



Figur 3: Konsesjonsområdet

Rundt de samme tider ble det dannet et konkurrerende selskap, Ås fjernvarme, som også søkte om konsesjon for nesten tilsvarende område som aksjeselskapet til UMB og kommunen. Dette selskapet fikk ikke konsesjonen som gikk til UMB.

UMB la ned flere rør på egen eiendom som senere skulle benyttes til prosjektet, men før tiltaket ble satt igang mistet allikevel UMB tillatelsen til utbygging. Denne nektelsen kom fra Regjeringen. Grunnen er ikke helt klar, men de mest åpenbare grunnene må være kostnader og investeringer.

Da tiltaket ikke ble noe av for UMB's del utlyste de prosjektet og la det ut til anbud gjennom en offentlig konkurranse. Det ble også etablert et samarbeid mellom UMB og FOU, forskning og utdanning.

Statkraft Varme vant anbudet og i 2011 ble det ingått en avtale mellom UMB og Statkraft Varme. I skrivende stund står Statkraft som eier, drifter og vedlikeholder av prosjektet. I tillegg har Statkraft leid inn private konsulentfirmaer som skal bistå under utbyggingen. Konsesjon ble gitt av NVE og utbyggingen startet nesten omgående. Avtalen med kommunen innebærer at kommunale bygg har tilkoblingsplikt til anlegget innenfor konsesjonsområdet. Konsesjonsområdet dekker ikke hele Ås kommune men en ustrakt del av Ås sentrum.

Selve varmeanleggsentralen skal fortsatt ligge på eiendommen til UMB og Statkraft varme har fått et punktfeste med opsjon på utvidelse. Avtalen mellom UMB og Statkraft innebærer også at Statkraft kjøper opp rør og sentraler som UMB allerede har lagt og montert. Med dette overtar de sentralen i alle bygg hvor det er lagt til rette for fjernvarme i tillegg til å opprette dette i nye bygninger. De tar også på seg alle fremtidige investeringer. På grunn av at Statkraft har kjøpt opp prosjektet har nå UMB bare blitt en kunde hos Statkraft. Ås kommune blir i likhet med UMB også ansett som en kunde.

Det meste av rørgater som er blitt lagt ligger enten på kommunal eller på univeristetets eiendom. Det største private inngrepet ha funnet sted på et jorde øst for sentrum. Grunneier og Statkraft forhandlet seg frem til en avtale så det var ikke behov for ekspropriasjon. Etter samtale med involverte i tiltaket virker det som prosessen har vært så smertefri som overhode mulig. Dette må muligens sees i sammenheng med at det er få private grunneiere som blir berørt av prosjektet. Nye bygg som blir etablert må allikevel legge til rette for tilkobling av fjernvarmen, men det er ingen tilkoblingsplikt. Som nevnt skal alle kommunale bygg i Ås sentrum og omegn koble seg på. Det er ingen selvfølge for et slikt prosjekt at en kommune er så velvillige, men helt fra starten av prosjektet har kommunen vært positiv til dette felles tiltaket.

Selve sentralen som skal ligge på eiendommen til UMB skal først og fremst drives av flis, men kan også drives av bioolje hvis tilgangen på tømmer går ned. På grunn av trevirket som skal benyttes har Statkraft inngått et samarbeid med Viken skog.

I tillegg til en tilkoblingsavgift kommer kundene til å betale månedlige eller kvartalsvise utgifter. Den gjennomsnittlige spottprisen på strøm kommer til å regulere prisen på fjernvarme.

Abonnementsavgiften betales til staten.

Som en digresjon til teoridelen om fjernvarmeanlegg kan det virke svært uproffesjonelt at UMB ble nektet å bygge ut et fjernvarmeanlegg med virkningsområde på UMB sine egne bygninger i tillegg til offentlige og nye bygninger i Ås sentrum. Jeg skal være forsiktig med å trekke konklusjoner på hvorfor konsesjon ble nektet, men det har blitt nevnt at departementet ikke likte at UMB skulle bygge et slikt anlegg og ha en fortjeneste på det.

5.3 Case: Jordskifte i Indre Hallangspollen; Frogn kommune

Dette caset omhandler anleggelse av vann- og avløpsanlegg i Indre Hallangspollen i Drøbak i Frogn kommune. Saken endte opp med å gå for jordskifte og det var to hovedparter som var med. Den ene parten var en paraplyorganisasjon med vellene i området IHVA som står for Indre Hallangspollen vann- og avløpslag BA og den andre parten var to grunneiere som begge eide store eiendommer i det samme området. IHVA ville anlegge vann- og avløp og grunneierne ville få orden med båtplassene som var på deres eiendom i tillegg ville de øke dimensjonen på vann- og avløpsanlegget slik at det skulle dekke de planlagte hyttetomtene som befant seg på deres eiendom. Partene prøvde først å løse tvisten seg imellom, men de kom ikke til enighet så IHVA anla saken for jordskifteretten.

Et av hovedproblemene for denne saken var det store avhengighetsforholdet mellom partene. IHVA fikk ikke anlagt rør hvis ikke grunneierne tillit dette og grunneierne fikk ikke orden på systemet med båtplasser uten et samarbeid med diverse medlemmer av IHVA som hadde båttrett. Grunneierne kunne heller ikke bli påkoblet vann- og avløpsanlegget uten IHVA sin tillatelse.

Det ble dannet en arbeidsgruppe av jordskiftedommeren. Denne arbeidsgruppen bestod av styret i IHVA og grunneierne med sin advokat. Det ble enighet om at IHVA fikk bygge ut vann- og avløpsanlegget hvis grunneierne fikk tillatelse til å koble seg på når de skulle bygge ut sine arealer. Grunneierne fikk tillatelse til å utnytte de båtplasser som fortsatt ikke var utleid. Det var IHVA som ble tildelt kostnadene ved jordskiftet som ble delt likt på medlemmene av organisasjonen.

Problematikken som førte til uenighet mellom partene kan på mange måter skyldes avhengighetsforholdet mellom eiendommene. IHVA ville legge vann- og avløp i veien på eiendommen til grunneierne for at alle medlemmene skulle få innlagt vann og avløp. For at dette

tiltaket skulle la seg gjennomføre måtte IHVA få tillatelse fra grunneierne. IHVA på sin side mente at de ikke trengte tillatelse på grunn av tidligere feste- og kjøpsavtaler. I tillegg var det et lensmannskjønn i 1970 som IHVA mente ga de rett til å utføre tiltaket uten grunneiernes protester. Advokaten til grunneierne mente dette var en feiltolkning da skjønnen bare ga rett til veilegemet, men ikke mer. Denne tvisten var med på å øke avhengigheten mellom partene.

Begge parter var enige om at det skulle bygges ut et vann- og avløpsanlegg. Uenigheten dreide seg om hvem som skulle stå for bygging og drift. Forhandlingene mellom partene pågikk i ca ett år før jordskifteretten ble innblandet. Hvorfor partene ikke ble enige på egenhånd kan etter all sannsynlighet knyttes opp mot forhandlingsteori. Jeg går ikke dypt inn i denne teorien i min oppgave, men grunnen til at det ikke ble enighet er ikke på grunn av motstridende interesser. Begge parter ønsket på mange måter det samme, men det er viktig å få med at denne saken hadde flere dimensjoner, som at grunneierne ønsket båtplasser for fremtidige hyttetomter. En annen årsak er nok at forhandlingsatmosfæren var svært kjølig. Disse partene hadde vært uenige i flere år. Da IHVA hadde startet planleggingen av dette prosjektet hadde ikke de informert grunneierne om det. Disse ble først informert da IHVA skjønte at de trengte tillatelse fra grunneierne. Det er vanskelig på egenhånd å komme fra en vinn-tap situasjon til en vinn-vinn situasjon.

Da jordskifteretten ble innblandet dannet jordskiftedommeren en arbeidsgruppe. Dette gjør det, ifølge retten, enklere å forhandle seg frem til en løsning. Den aktuelle jordskiftedommeren har brukt slike arbeidsgrupper tidligere i saker som har mange parter, siden det er enklere å forhandle med 10 parter enn 100. I dette tilfellet besto arbeidsgruppen av tre personer fra hver side av saken, grunneierne og deres advokat samt styret i IHVA, i tillegg til retten. I forbindelse med denne arbeidsgruppen ble det dannet institusjonelle rammer om hva forhandlingene skulle omhandle.

Situasjonen vil på mange måter være lik både før og etter jordskifteretten har gått inn i saken. Uenighetene mellom partene er som oftest det samme. Den store forskjellen er at man har en jordskiftedommer som fungerer som en møteleder og en megler mellom partene. Jordskifteretten fungerer ikke bare som et organ som avgjør saker, men også som en problem- og konfliktløser.

I denne saken klarte ikke lenger partene å forhandle seg frem til et resultat på egenhånd, og jordskiftedommeren fungerte som en megler. I arbeidsgruppen kom det frem at grunneierne kunne akseptere renseanlegg og stille med grunn til røranlegget. Kravet var at hele anlegget skulle dimensjoneres for å tåle 60 ekstra hytter som grunneierne skulle bygge ut på sine arealer. IHVA var først skeptiske til dette, men fant ut at det ikke ville ha alt for mye å si for kostnadene sin del. Grunneierne krevde også at alle de 60 hyttene skulle få gratis påkobling, dette godtok ikke IHVA.

Resultatet ble at grunneierne kunne få gratis tilkobling på en hytte hver og resten kunne koble seg på etter selvkost og at IHVA ikke kunne gå i overskudd med disse påkoblingene.

Det temaet IHVA var mest motstridige om var båt plassene. Det var mange hytteeiere som var redde for å miste båt plassene sine. Grunneierne kunne ikke gjøre noe med båt plassene uten at de som hadde rett til båt plass var til stede. Denne retten var en festet rett som stod i grunnboken. Også om uenigheten med båt plassene ble det enighet om til slutt. De av hytteeierne som hadde båt plass fikk beholde disse. De resterende båt plassene skulle grunneierne drive på et kommersielt nivå.

Det jordskifteretten gjorde i denne saken var å endre vedtektene i tillegg til å illegge jordskiftekostnader. Striden omkring båt plassene var det partene selv som ble enige om (Oppegård, S. 2011).

5.4 Case: Privatisering av kommunale veier i Frogn kommune

Frogn kommunestyre vedtok i sak 94/05 å nedklassifisere 19 blindveier/stikkveier i Drøbak. Vedtaket som ble gjort var hjemlet i veglovens § 7. Vedtaket betyr at veiene nedlegges som kommunale veier ved at kommunen ikke lenger vil stå for drift og vedlikehold. Utenom adkomstveiene i Drøbak sentrum er alle adkomstveiene i kommunen av tilsvarende størrelse allerede private.

Nedklassifiseringen av de 19 veiene fører til at det blir en likebehandling av veier av denne typen uavhengig av hvor i kommunen de befinner seg.

Når kommunen nedklassifiserer en vei må brukerne av denne veien komme opp med løsninger for at veien fortsatt kan benyttes. Frogn kommune bidro selv i denne prosessen for å gjøre den så uproblematisk som mulig og de tok sikte på at prosessen skulle være ferdig til 2008.

I forbindelse med nedklassifiseringen sendte kommunen ut et brev til alle de berørte parter. I dette brevet var det blant annet en aktivitetsplan som på mange måter fungerte som en oppskrift på hvordan brukerne av veiene måtte ta seg av drift og vedlikehold. Jeg velger å gjengi aktivitetsplanen i dokumentet for å vise hvordan en slik prosess kan foregå. Dokumentet i sin helhet ligger som vedlegg.

«Når kommunen slutter og drifte og vedlikeholde veiene, må de som er avhengig av å bruke veiene overta oppgavene. Hvordan dette skal skje er angitt i vegloven.

Når veien er overtatt til privat drift og vedlikehold, plikter den enkelte eier, bruker eller bruksrettehaver av veien til å holde veien i forsvarlig og brukerlig stand, jf veglova § 54 første ledd. Etter § 55 første ledd i veglova vil de som har plikter etter § 54 utgjøre et veilag. Veilaget har ansvar

for den daglige driften. Alle som faller inn under bestemmelsene i § 54 plikter å være medlem og å være med på å betale de kostnader som faller på eiendommen.

Det må derfor etableres et veilag bestående av brukerne til de enkelte veiene som nedklassifiseres, og vi vil utarbeide et forslag til standardavtale for et veilag. Vi ber derfor om at oppsitterne/brukerne så snart som mulig inngår samarbeid om å få etablert veilag for hver enkelt vei.

I forbindelse med nedklassifiseringen vil kommunen utføre reasfaltering av alle veier som har behov for det. I tillegg vil kommunen opprettholde ansvaret for veilyset langs veiene samt de kommunale vann- og avløpsledningene som ligger i veiene. Dette forutsetter at kommunen har rett til adkomst for reparasjon og vedlikehold, og at selve eiendomsforholdet til grunnen beholdes av kommunen. Disse forholdene vil bli nedfelt i overtakelsesprotokoller som vi utarbeider standardforslag til og sender ut til veilagene i god tid før overtakelse finner sted.

Overtakelsesforretninger forutsettes å bli avholdt med hvert enkelt veilag basert på en standard avtaletekst som vi vil utarbeide forslag til. Når overtakelsesforretning er avholdt og undertegnet av veilaget og kommunen, har oppsitterne/brukerne av veien gjennom sitt veilag fullt ansvar for bruken av veien. Kommunen vil imidlertid sikre at dette ikke resulterer i at veiene stenges for alminnelig ferdsel...».

I vedlegg 2 er det kontrakter mellom kommunen og grunneiererne som har tatt over veiene som har blitt nedklassifisert, samt dokumentasjon for hele prosessen.

Kap. 6 Avslutning

Problemstillingen min var å studere noen former for privat felles infrastruktur med hensyn til lovsystemene og praksis.

Det «tankemessige» utgangspunktet mitt var enkelt, noe i retning av at private grunneiere gikk sammen, mer eller mindre frivillig om et investeringstiltak som skulle betjene eiendommene deres. Utgangspunktet var altså vesentlig av privatrettslig karakter. Det offentligrettslige kom inn som en eller annen form for løyvegiving for tiltaket i seg selv. Altså; infrastruktur som betjener eiendommer, eernes initiativ, eierskap til anlegget og det offentlige som godkjenningsmyndighet er karakteriserende stikkord. Videre at det fantes visse former for assistanse, eller hjelp til grunneierne om en vil, eller i alle fall til de initiativtakende av grunneierne, i form av jordskifte, skjønn og lignende. Særlig var dette fremme i tankene mine i form av veiskjønn etter vegloven og mer generelt i form av reglene om felles tiltak etter jordskifteloven.

Virkeligheten viste seg fort, da jeg startet arbeidet med problemstillingen, å være annerledes. Mer komplisert kan man gjerne si. Først og fremst på den måten at interaksjonen mellom det offentlige

og det private var langt mer mangesidig og komplekst enn det jeg hadde trodd. Drøftingen av dette bragte meg dypt inn i plan- og bygningslovens bestemmelser om infrastruktur i kommuneplan og reguleringsplan. Videre reglene om utbyggingsavtaler, OPS og refusjon. Særlig dette med refusjon viste seg å være viktig og interessant med tanke på kostnadsfordeling gjennom kommunalt vedtak som ville bli bindende etter en viss tid om det ikke reises sak om lovligheten for domstolene. Offentligrettslige vedtak har slik sett privatrettslige implikasjoner for forholdet mellom private. Disse reglene har også en presisering av nyttebegrepet, nemlig verdistigning av eiendommene. Et stort mangfold av reglene i PBL-systemet ble slik nødvendig å gjennomgå, jfr kap 2.

I tillegg har vi særlovene som vegloven, energiloven, m.m. og ikke minst jordskifteloven. Den siste ligger i den privatrettslige sfære, men har i høy grad berøringspunkter med offentligrettslige forhold. Man kan også nevne ekspropriasjonsreglene i oreigningslova i denne sammenhengen.

En spesiell variant av problemkomplekset offentlig-privat kom til syne da jeg begynte å arbeide med dette om «nedleggelse», dvs, privatisering av kommunale veier. Kort, men ikke enkelt, sagt: skillet mellom privat og offentlig infrastruktur er ikke enkelt. En annen spesiell variant er dette at et privat eller «halvprivat» kommersielt selskap bygger, eier og driver infrastrukturtiltaket.

I utgangspunktet hadde jeg ambisjoner om å produsere en noenlunde fullstendig oversikt over offentligrettslige og privatrettslige regler om «privat» felles infrastruktur, det være seg vei, vann, kloakk, energi m.v. På denne bakgrunnen kunne jeg gå videre med å analysere, sammenligne og undersøke konsistens og sammenhenger osv. I bakgrunnen lå forestillinger og ideer om svenskens felleslov om slikt, den såkalte lov om «fellesanlegninger».

Denne ambisjonen var for omfattende, komplisert og arbeidskrevende. Skjæringspunktet mellom det offentlige- og det privatrettslige var for stort og mangesidig. Men her ligger det opplagt et behov og muligheter for videreføring av arbeidet.

I oppstillingen nedenfor har jeg listet opp de viktigste lovreglene for privat og «halvprivat» felles infrastruktur.

Lover	§	Regulerer
PBL	§ 11-7	Arealformål til kommuneplanen
	§ 11-8	Hensynssoner til kommuneplanen
	§ 11-9	Generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel
	§ 12-1	Definisjon av reguleringsplan
	§ 12-2	Områderegulering
	§ 12-3	Detaljregulering
	§ 12-7	Bestemmelser i reguleringsplan
	§ 12-11	Private aktørers adgang til å legge frem forslag til reguleringsplan
	§ 16-4	Ekspropriasjon til V/A
	§ 16-5	Grunneiers rett til å ekspropriere
	§ 17-1	Definisjon av utbyggingsavtale
	§ 17-2	Utbyggingsavtaler må ha grunnlag i kommunale vedtak
	§ 17-3	Utbyggingsavtalens innhold og forskuttering
	§ 18-1	Krav til opparbeidelse av vei og hovedledning for V/A
	§ 18-3	Hva man kan kreve refusjon for
	§ 18-7	Fordelingsfaktorer
	§ 27-5	Tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg
	§ 28-1	Byggegrunn og miljøforhold m.m
Energiloven	§1-3	Definisjon av fjernvarmeanlegg
	§5-1	Konsesjonsplikt for fjernvarmeanlegg
	§ 5-2	Nærmere forskrifter og vilkår til konsesjon
	§ 5-3	Plikter ved konsesjon for fjernvarmeanlegg
	§ 5-4	Leveringsplikt
Veglova	§ 1	Antitetisk tolkning av definisjon av privat vei
	§ 7	Nedleggelse av fylkesvei eller kommunal vei
	§ 8	Nedklassifisering til privat vei
	§ 54	Vedlikeholdsplikt for private brukere etter nedklassifisering; samt regler om flerbruk
	§ 53	Veiskjønn og eiendomsinngrep. Videre definisjon av privat vei
	§ 60	Skjønn skal holdes etter skjønnslova
	§ 50	Eiendomsinngrep i sammenheng med PBL
	§ 55	Veilaget og organisering av dette
Jordskiftelova	§ 1	Hvilke eiendommer som kan bli lagt under jordskifte
	§ 3a	Tapsgarantien ved jordskifte
	§ 2 c	Bruksordning
	§ 2 e	"Skipe sams tiltak"
	§ 2h	Fordele arealverdier og kostnader ved sams tiltak
	§§ 33-35	Bruksordningsregler
	§§ 41-44	Investeringer og kostnadsfordeling
§ 36	Avløsning av veirett på jord i forbindelse med jordskifte	

Tabell 1 Liste over paragrafer knyttet til etablering av felles infrastruktur

Som man kan se av tabellen har jeg valgt å sette reglene i plan- og bygningsloven øverst. Dette er fordi reglene i plan- og bygningsloven, mer eller mindre, alltid vil ligge i bunn for etablering av felles infrastruktur. Det er fullt mulig at tiltaket har sitt utspring i en annen lov, men i de aller fleste tilfeller må PBL bli innblandet på grunn av at utbygger vil trenge løyve eller tillatelse fra kommune, i form av en reguleringsplan eller en utbyggingsavtale. For større tiltak som fjernvarmeanlegg må man også få konsesjon fra annet offentlig organ.

I tillegg kommer andre mer generelle lovregler inn i bildet. Det kan være tingsrettslige regler, men avtaler og avtaleloven må også nevnes. Likeledes regler om selskapsdannelse, skatt, osv.

Gjennom empiriarbeidet var hensikten å studere hvordan etableringen av felles infrastruktur fungerte i praksis. Valgene av case satte føringer for teoridelen og motsatt. Jeg ville først ta for meg tiltak som var av den helt private arten som anleggelse av vann og avløp til hytter i Hvaler kommune. Denne casen viste seg å fungere som et innsyn i kostnadsfordelinger ved etablering av felles privat infrastruktur.

Jeg ville også ta med en case av den private arten der jordskifteretten hadde vært inne i bildet på grunn av uenighet mellom partene eller av andre grunner. Jordskiftesaken fra Indre Hallangspollen i Frogn kommune handlet i likhet med casen fra Hvaler om etablering av vann- og avløp, men det var mange flere parter involvert. Gjennom denne casen fikk jeg innblikk i hvordan jordskifteretten løste konflikter knyttet til etablering av felles infrastruktur ved å hjelpe partene til å forhandle og å komme med løsninger knyttet til kostnads- og verdifordelinger som er en viktig del av etableringen.

I tillegg til caser av den noenlunde «rene» private arten ville jeg også ta for meg tiltak der det offentlige var direkte inne i bildet og ikke minst dette med kommersielle aktører. Etablering av fjernvarmetiltak er en av de største formene for felles tiltak, og er konsesjonspliktige. I casen jeg tok for meg var Ås kommune en kunde på lik linje med den vanlige huseieren. Dette tiltaket bygges og driftes av et stort statlig selskap, men utover det at tiltaket er konsesjonspliktig kan man trekke mange paralleller med mindre private felles tiltak ved at det er de samme lovsystemene som benyttes. I virkeligheten viste det seg at dette caset egentlig var en variant av noe annet, nemlig at en kommersiell aktør bygger ut infrastruktur for salg av en tjeneste, i dette tilfellet fjernvarme, til eiendommer. I så måte ligner det på privat kommersiell utbygging av el-forsyning, tv-kabler, bredbånd, osv. Denne typen er så absolutt en viktig del av infrastrukturtiltak i kjæringspunktet mellom privat og offentlig.

Siden anleggelse av privat vei er et av tiltakene som forekommer hyppigst ville jeg også se på en praktisk tilnærming til dette. Det finnes mange tidligere undersøkelser av dette, ikke minst masteroppgaver fra UMB, så jeg endte opp med å se på problemene som oppstår når kommunale veier blir nedklassifisert til private. En slik prosess går utover de privatrettslige reglene som man ellers finner i tilknytning til private veier. Et slikt tilfelle kan ikke kategoriseres som et offentlig-privat-samarbeid, men det er heller ikke snakk om formell tvang for de private sin del. Når en nedklassifisering finner sted må grunneierne som har en tilknytning til veien danne et veilag, og de vil på mange måter overta et felles tiltak, istedet for å etablere det selv. Men de må danne et veilag og overta driften hvis de vil beholde tilgangen til veien. Dannelse av et veilag blir satt som et krav fra

kommunen sin side for at de skal ha personer å forholde seg til. Det spesielle ved nedklassifisering av kommunal vei er at veilaget som overtar drift og vedlikehold av vei bare overtar selve veilegget. Eiendomsretten til grunnen vil fortsatt tilhøre kommunen. Grunnen til at kommunen beholder eiendomsretten er hensynet til andre former for felles infrastruktur som befinner seg i veigrunnen, som vann- og avløpsrør og elektriske ledninger til veibelysning m.m. Kabler til bredbånd og strømledninger til private eiendommer som måtte befinne seg i grunnen tilhører ikke kommunen, men kommersielle aktører.

I tilfeller ved nedklassifisering av kommunal vei vil det bli snakk om en «frivillig» overtakelse av de private grunneierne. I den grad de fortsatt vil bruke veien må de jo selvfølgelig danne et veilag og godta overtakelsen, men de kan velge å la veien bli lagt ned. I jordskiftesaker vil det ikke bli snakk om frivillig medlemskap. Her vil jordskifteretten sette sammen et lag hvor det er bundet medlemskap og medlemmene må bidra etter vedtektene som retten har satt opp. Jeg har ikke funnet noen eksempler på jordskiftesaker med dette utgangspunktet, men det kan lett tenkes at det finnes.

For anleggelse av privat vei vil privatrettslige reglene i veglova fungere mer som en veileder enn som lovpålagte regler. Med det mener jeg at den private avtalefriheten gå foran lovreglene. Jeg har valgt å ikke gå videre inn i avtalerettslige regler utenom med casen fra Hvaler.

Det er først og fremst plan- og bygningsloven som setter føringer for etablering av felles infrastruktur. Denne loven blir knyttet opp mot andre særlover alt etter hva slags tiltak som skal etableres. For etablering av fjernvarmeanlegg må man som utbygger forholde seg til reglene om fjernvarmeutbygging i plan- og bygningsloven i tillegg til reglene i energiloven.

Det er også mange særlover som står på egne ben. De fremste eksemplene på slike lover er jordskifteloven og vegloven.

Fordelen med å benytte seg av jordskifteloven er den graden av tvang som jordskifteretten har til disposisjon. Jordskifterettens kompetanse strekker seg langt utover skjønnsrettens, som ofte vil være det andre alternativet for til å etablere felles infrastruktur spesielt når det er behov for å benytte seg av andre grunneieres eiendom, når disse selv ikke vil/skal være med på tiltaket. Slik som jeg ser det er dette en viktig grunn til at jordskifteretten trekkes inn i felles investeringstiltak.

Hva har de konkrete casestudiene bragt meg av innsikt? De har først og fremst gitt meg av konkret forankring og dermed bidratt til forståelse av hvordan lovreglene fungerer i praksis. De har også gitt meg forståelse av kompleksiteten i samspillet privat-offentlig. Casene har også gjort meg noe «ydmyk» i forhold til ambisjonsnivået mitt. Det er faktisk langt frem enda til en så fullstendig oversikt over temaet at man kan starte en systemanalyse med tanke på harmonisering og eventuelt

forenkling av lovsystemet. Det mest «generelle» grepet ligger i jordskifteloven, men den er nokså ensidig forankret i eiendommenes behov og situasjon.

Når det gjelder videre forskning, f. eks. i form av masteroppgaver har jeg allerede antydnet nødvendigheten av kunnskap om sammenheng og konsistens. Om hvorvidt det kan sies å være behov for noe slikt, eller om det er fornuftig, eller om det er fornuftig å ha mer eller mindre spesielle regler for de enkelte former for etablering av infrastruktur. Flere case, eller caselignende studier, burde være en anvendbar fremgangsmåte.

Til slutt vil jeg nevne et tema som jeg ikke har berørt i oppgaven, men som jeg vil anta er særdeles viktig, nemlig registrering og derigjennom synliggjøring av infrastrukturen. Synliggjøring på flere måter: fysisk, eiendoms og ansvarsmessig, osv. Kort sagt: matrikulær og eventuelt også tinglysningsmessig behandling av infrastruktur gjennom landskapet.

Litteraturliste:

Arnulf, O. & Gauer, E. (1997). *Vegloven med kommentarer*. Kommuneforlaget. Oslo

Austenå, T & Øvstedal, S. (2000). *Jordskifteloven med kommentarer*. Universitetsforlaget. Oslo

Kommunal- og regionaldepartementet. (2004-2005). *Ot.prp. nr. 22 (2004-2005) Om lov om endringer i plan- og bygningsloven (utbyggingsavtaler)*. Kommunal- og regionaldepartementet. Oslo.

Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/Rpub/OTP/20042005/022/PDFS/OTP200420050022000DDDPDFS.pdf>

Landbruks- og matdepartementet. (2005). *Lov om skogbruk (skogbrukslova)*. Landbruks- og matdepartementet. Oslo

Naas-Bibow, Jens. Martinson, Gunnar, m. fl. (2011). *Energiloven med kommentarer*. Gyldendal akademisk. Trondheim

Kommunal- og regionaldepartementet. (2006). FOR 2006-04-20 nr 453: Forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler. Kommunal- og regionaldepartementet. Oslo.

Tilgjengelig fra: <http://www.lovdatab.no/for/sf/kr/xr-20060420-0453.html>

Olje- og energidepartementet. (2005-2006). *Ot.prp. nr. 61 (2005-2006) Om lov om endringer i lov 29. juni 1990 nr. 50 om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven)*. Olje- og energidepartementet. Oslo. Tilgjengelig fra:

<http://www.regjeringen.no/Rpub/OTP/20052006/061/PDFS/OTP200520060061000DDDPDFS.pdf>

Olje- og energidepartementet. (1990). *Forskrift om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energilovforskriften)*. Olje- og energidepartementet. Oslo.

Tilgjengelig fra: <http://www.lovdatab.no/for/sf/oe/oe-19901207-0959.html>

Oppegaard, Svend M. Ø. (2011). *Bruksordning og fellestiltak ved anleggelse av vann og avløp – En casestudie av jordskifte i Indre Hallangspollen*. Institutt for landskapsplanlegging, UMB. Ås

Røsnes, A. (2003). *Lovrelatert verktøy for bytransformasjon*. Prosjekt PBL-2000. Institutt for landskapsplanlegging, NLH. Ås

Samferdselsdepartementet. (2011). *Forskrift om endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)*. Samferdselsdepartementet. Oslo.

Tilgjengelig fra: <http://www.lovdatab.no/ltavd1/filer/sf-20111121-1125.html>

Samferdselsdepartementet. (2005). FOR 2005-10-07 nr 1219: *Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)*. Samferdselsdepartementet. Oslo.

Tilgjengelig fra: <http://www.lovdatab.no/for/sf/sd/xd-20051007-1219.html>

Sevatdal, H. & Hegstad, E. (2006). *Dannelse og transaksjoner vedrørende fast eiendom i de nordiske lande*. Kort & Matrikelstyrelsen. Danmark.

Sevatdal, H. & Sky, P. K. (2003). *Eigedomsteori*. Institutt for landskapsplanlegging, NLH. Ås.

Sollie, P. V. & Hoel, T. (2008). *Veileder om jordskiftevirkemidler i byer, tettsteder og hytteområder*. Landbruks- og matdepartementet & Miljøverndepartementet. Oslo. Tilgjengelig fra:

http://www.regjeringen.no/upload/LMD/Vedlegg/Brosjyrer_veiledere_rapporter/veileder_jordskifte_virkemidler_140508.pdf

Miljøverndepartementet. (1957). *Lov om friluftslivet (friluftsløven)*. Miljøverndepartementet. Oslo

Tyren, C. W. (2010). *Plan- og bygningsloven Kommentartutgave*. Universitetsforlaget. Oslo

Intervju og personlige meddelelser:

Stein Valsø, Avdelingsdirektør, Senter for klimaregulert planteforskning, UMB

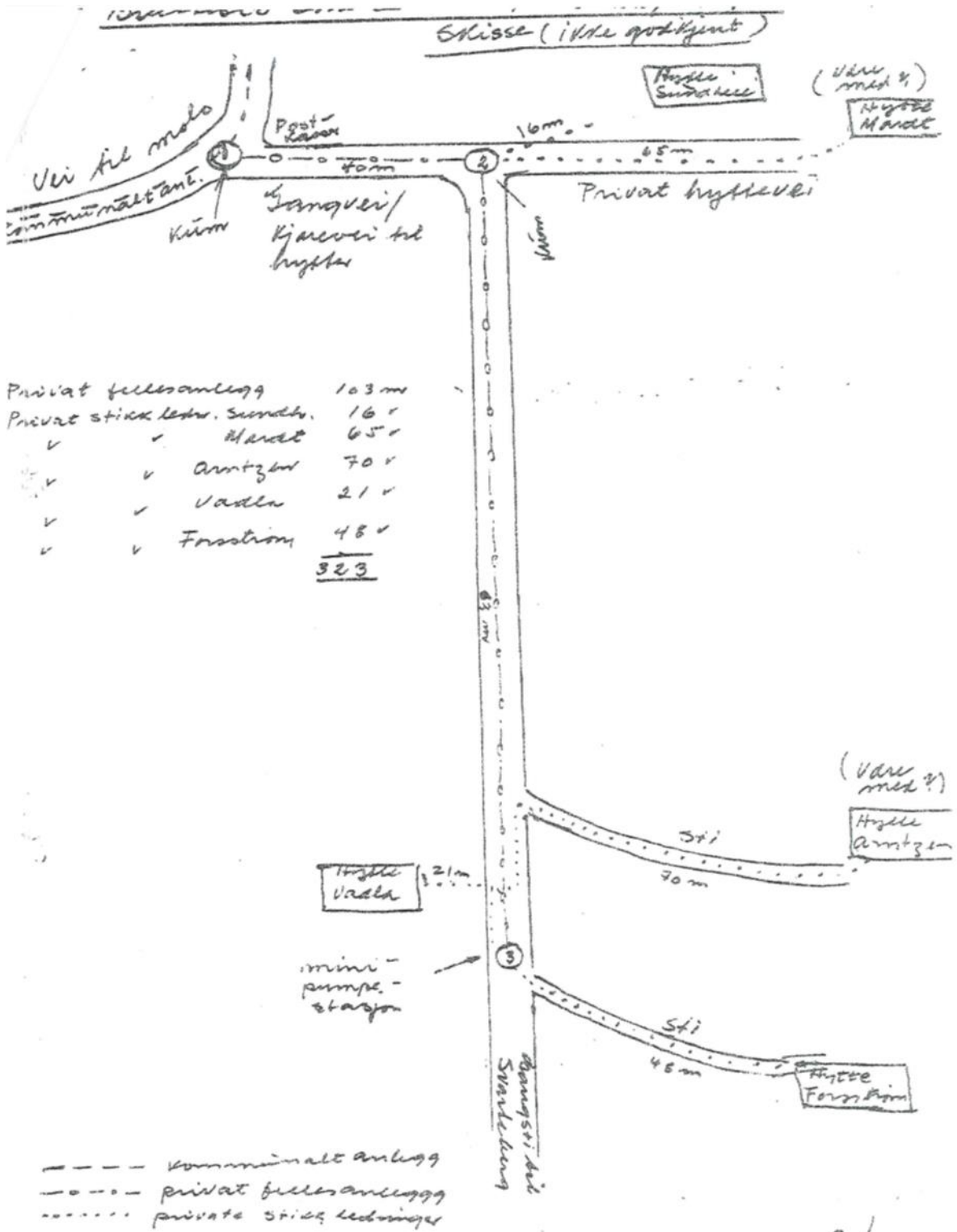
Otto Balterzen, Avdelingsleder, Vei/Park-Idrett, Frogn kommune

Vedlegg

Vedlegg 1: Hvaler kommune; etablering av vann- og avløp

Vedtekter for Brattestø Søndre

- § 1. Sameiets navn er *S/E Brattestø Søndre*
Forretningssted er Hvaler.
- § 2. Sameiets deltakere består av eier av
gr.nr. 38 br.nr. 82 Torill Sundhell
gr.nr. 38 br.nr. 47 Lasse og Harald Vadla
gr.nr. 38 br.nr. 72 Ellen Forstrøm Hobøl
- § 3. Sameiet består av -
- vann- og kloakkledning fra kommunalt anlegg i hovedvei til Brattestø.
 - kum ved postkasse (kum 1) til kum ved Vadlahytte (kum 3).
 - tilhørende tre stakekummer,
 - kloakk-kum med tilhørende elektriske installasjoner ved denne kummen og i kjelleren på Vadlas hytte.
- Se vedlagte kartskisser 300502, tilbudsbrev fra Ola og Peder Ødegaard a/s av 220802, og avtale av 060902.
- Stikkledninger fra den forannevnte sameieledning til de tre sameierenes hytter inngår ikke i sameiet.
- § 4. For det felles vann- og kloakkanlegg – altså eksklusive omkostningene til egne stikkledninger, har de tre opprinnelige sameierene betalt (inkl. tinglysning, sprengning, elektriske installasjoner og mva):
- Sundhell kr. 11.416,-
 - Vadla kr. 75.040,-
 - Forstrøm Hobøl kr. 68.373,-
 - Sum kr. 154.829,-
- § 5. Sameiet har til formål å ivareta sameiets fellesinteresser, herunder sørge for nødvendig reparasjon og vedlikehold. Sameiet og deres gjester skal iakttta de forsiktighetsregler som et slikt anlegg forutsetter.
- § 6. Reparasjoner, vedlikehold og driftsutgifter ellers på fellesanlegget iht. § 3 skal fordeles slik:
- Utgifter fra og med kum 1 til og med kum 2, fordeles med en tredjedel på hver.
 - Utgifter vedrørende resten av fellesanlegget (fra kum 2 til og med kum 3 og pumpe, fordeles med en halvpart på Vadla og en halvpart på Hobøl - Forstrøm.
 - Utgifter ved anlegget oppstått uten at de kan henvises til nevnte ledningsavsnitt skal fordeles iht. prosentsetningene i § 4.
- § 7. Sameiemøtet leder sameiet.
Ordinært sameiemøte avholdes hvert år innen utgangen av juni.
Ekstraordinært sameiemøte avholdes etter behov.
På det ordinære sameiemøtet skal disse sakene behandles:
1. Regnskapsoversikt for foregående kalenderår.
 2. Budsjett for neste kalenderår, og hvordan finansieringen skal foregå.



30/5.02

Ole & Peder Ødegaard A/S

UTORISERT ENTREPRENØRFORRETNING



LASSE VADLA
SOLHJULET 3
1671 KRÅKERØY

Dato 22.08.02

PRISTILBUD FOR VANN OG SPILLVANNsledninger

VI TAKKER FOR DERES FORESPØRSEL PÅ VANN OG AVLØPSLEDNING FOR EIENDOMMENE DERES PÅ BRATTESTØ/KIRKØY, SOM ANVIST PÅ BEFARING, OG VI KAN TILBY Å UTFØRE ARBEIDENE FOR :

KR. 192.232,- + MVA = 238.367,-

I PRISEN ER MEDTATT : GRAVEMELDING , KABELANVISNING , SØKNAD OM SANITÆRABONNEMENT FOR 3 STK, GRAVING AV GRØFT , ANSKAFFELSE OG LEGGING AV 32MM,40MM,50MM ISOTERM/PE VANNLEDNING , ANSKAFFELSE OG LEGGING AV 63MM ISOTERM/PE PUMPELEDNING , ANSKAFFELSE OG LEGGING AV 110MM PVC , 110MM ISOTERM SPILLVANNsledNING , ANSKAFFELSE OG NEDSETTING AV 4 STK Ø315 SPYLEKUMMER , ANSKAFFELSE OG MONTERING AV 3 STK BAKKEKRAN , ANSKAFFELSE OG NEDSETTING AV PUMPESTASJON VILLA 801 P S12 3-FAS, ANSKAFFELSE OG LEGGING AV TREKKERØR INN TIL VADLA 3X40MM, RØRLEGGING , ANSKAFFELSE OG UTLEGGING AV PUKK RUNDT RØR , IJENNFYLLING AV GRØFT. OPPUSSING AV VEG MED 0-25MM

FORDELINGEN VIL BLI SLIK : 1 FELLES STREKK SUNDELL, FORSTRØM, VADLA

KR. 25.123,- + MVA = 32.837,-
x124 = 10.384

SUNDELL
KR. 13.128,- + MVA (tot 16.279,-)

1 FELLES STREKK FORSTRØM, VADLA
KR. 83.530,- + MVA ; 2 = 41.765,-
x134 = 51.789,-

VADLA
KR. 27.424,- + MVA (tot 64006,-)

FORSSTRØM
KR. 43.027,- + MVA (tot 53.353,-)

*Trine Andersen
976 70246
mtriv*

*6.12.02
13.128
27.424
43.027
83.530
167.119
108.108*

Lilleborgeveien 18,
1635 Småttakk

Telefon 69 34 51 01
Telefax 69 32 50 85

Mobiltelefon 90 18 37 50
90 91 52 90

Postgirnr. 08043051521
Bankgirnr. 6129 05 03751

Organisasjonsnummer:
No 951 796 924 MVA

Privat: Ole S. Ødegaard 69 14 13 93 - Peder Ødegaard 69 16 92 37 - Arne Ødegaard 69 28 41 89 - Knut Ødegaard 69 34 96 88

ANLEGGET ER PROSJEKTERT FOR FLERE ABONNENTER
PUMPEN ER UTEN KVERN FOR Å LETTE VEDLIKEHOLDET

EL. ARBEIDER ER IKKE MEDTATT I PRISTILBUDET, MEN VI KAN VÆRE
BEHJELPELIGE MED Å SKAFFE OG SAMKJØRE DETTE.

VI TAR FORBEHOLD OM FJELL I GRØFTETRASE'
PRIS PR.LM.FJELL I GRØFT VIL BELØPE SEG TIL KR. 550,- +MVA

SKULLE DET VÆRE NOEN SPØRSMÅL ELLER UKLARHETER OMKRING DETTE,
SÅ VENNLIGST TA KONTAKT MED UNDERTEGNEDE PÅ TLF 976 70 246

VI HÅPER TILBUDET HAR INTERESSE OG HØRER GJERNE FRA DERE.

MED VENNLIG HILSEN
OLE & PEDER ØDEGAARD AS


TERJE ANDREASSEN

ansatt min ukent?
3.10.2007 - 3.10.2007
Ødegaard valla
T. Andreassen

AVTALE

TINGLYST

20 SEPT. 2002

FREDRIKSTAD TINGRETT

DAGBOKNR.: 12426

Eiere av
 Gnr. 38 Bnr. 1 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. 38 Bnr. 3 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. 38 Bnr. 7 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____

gir rett til etablering og vedlikehold av vann- og avløpsanlegg, kummer m v for

Gnr. 38 Bnr. 47 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. 38 Bnr. 72 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. 38 Bnr. 82 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. _____ Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. _____ Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. _____ Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____
 Gnr. _____ Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____

på nedenfor nevnte vilkår:

1. Ledningen legges etter prosjektert trase som vist på situasjonskart datert 1/9-02 vedlegg nr. 1, dog slik at det kan foretas mindre justeringer av traseen.
2. Anleggsarbeidet kan igangsettes når det måtte ønskes fra utbygger sin side.
3. Rettigheter etter pkt. 1 omfatter også rett til fremtidig ettersyn, reparasjon og fornyelse av vann/ avløpsanlegget.
4. Utbygger plikter etter endt anleggsarbeid eller senere reparasjoner å utbedre skader som blir forvoldt på vår eiendom. Hvis utbedring ikke kan ansees tilfredsstillende, eller utbedringen ikke kan skje, forbeholder man seg rett til å kreve erstatning, som i tilfelle fastsettes ved lensmannsskjønn.
5. For øvrig skal vi ikke kunne kreve noen erstatning av utbygger.
6. Vi er klar over at det ikke kan bygges over vann- og avløpsanlegget, og at det heller ikke må treffes andre foranstaltninger som kan skade disse eller vanskeliggjøre tilsyn og reparasjonsarbeid.
7. Denne avtalen er bindende også for fremtidige eiere av vår eiendom, og skal tinglyses på vår eiendom på utbygger sin regning.
8. Tiltakshaver plikter å omlegge trasee, evt. legge ledningene i varerør ved en eventuell utbygging på eiendommene.

Hjemmelshaver Jørgen Helge pers. nr. 16124545130

Gnr. 38 Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____ dato 05.09.02,

Hjemmelshaver Thomas Kure pers. nr. 19119147167

Gnr. 38 Bnr. 3 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____ dato 05.09.02.

Hjemmelshaver Jens Lorentzen pers. nr. 10-11-38.45312.

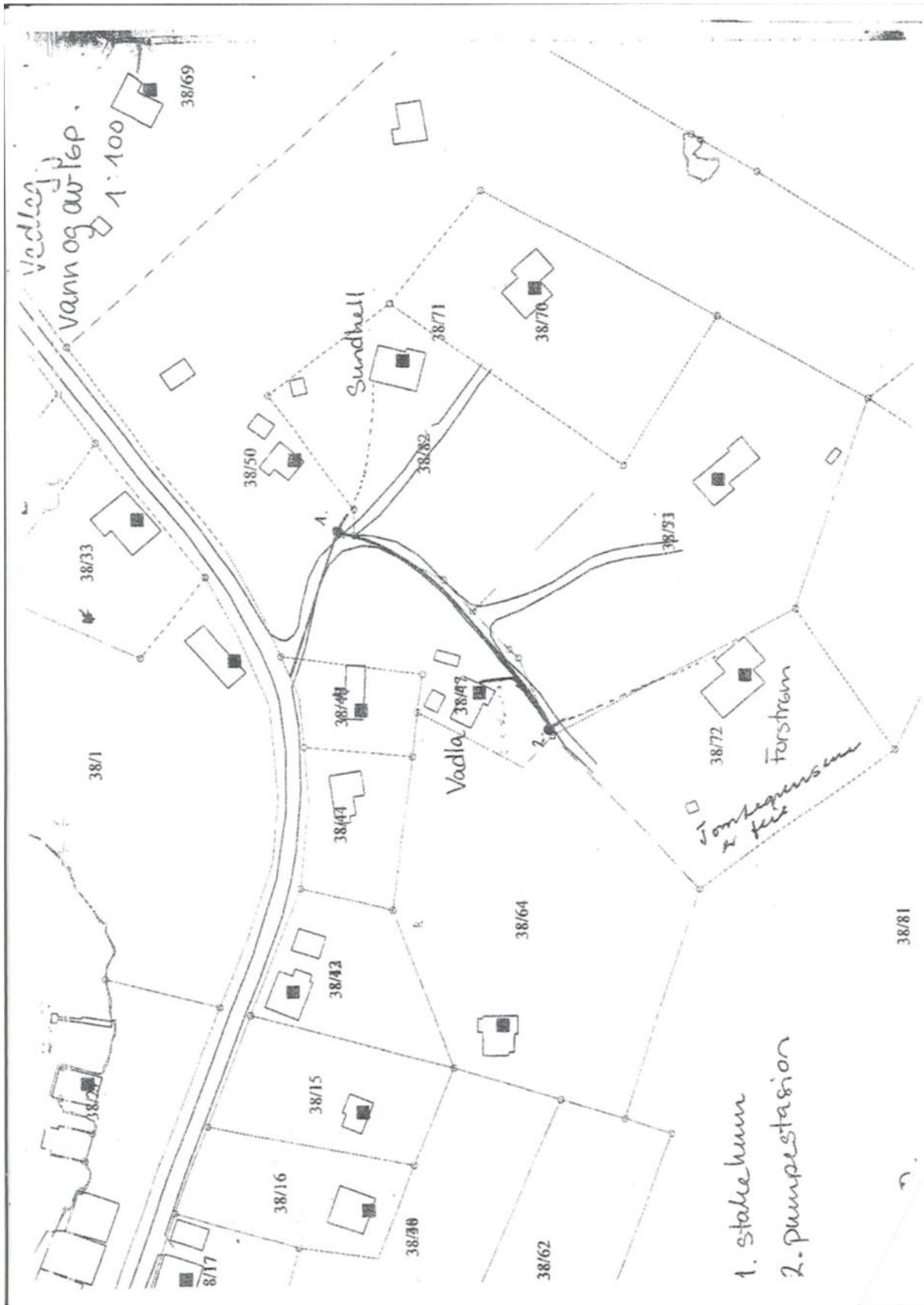
Gnr. 38 Bnr. 7 Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____ dato 05-09-02

Hjemmelshaver _____ pers. nr. _____

Gnr. _____ Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____ dato _____

Hjemmelshaver _____ pers. nr. _____

Gnr. _____ Bnr. _____ Fnr. _____ Seksjsnr/tomt. _____ dato _____



I forbindelse med legging av vann- og kloakkledninger i Bratteste vil gnr. 38, br. nr. 47 og gnr. 38, br.nr. 72 få ett felles pumpeanlegg for kloakk og et felles vann- og kloakkrør fra pumpeanlegget til stakekum ved. gnr. 38, br.nr. 82 (Sundhell). Kloakkpumpen vil bli tilkoblet strømmåleren til gnr. 38, br.nr. 47 og satt opp i dennes kjeller.

I den anledning er inngått denne

AVTALE

1. Eierne av gnr. 38, br.nr. 47 gir herved tillatelse til at det nødvendige ledningsnett til det felles pumpeanlegg går over deres tomt og at tavleskap m.v. vedr. samme settes opp i deres kjellerrom.
2. Eierne av gnr. 38, br.nr. 47 gir eierne av gnr. 38, br.nr. 72 adgang til sin tomt og sin kjeller og nøkkel til sin kjeller for nødvendige besiktigelse, reparasjoner o.l. av det felles pumpeanlegg.
3. Reparasjons-, vedlikeholds- og driftsutgifter vedrørende ovennevnte felles anlegg, eksklusive strøm til tinekabler, skal deles med en halvpart på hver. Dog skal utgifter som skyldes feilaktig bruk av anlegget betales av den som forårsaker utgiften. Strømutgifter til tinekablene skal fordeles på brukerne etter strømforbruket. Denne utgiftsfordeling kan endres hvis forholdene skulle endre seg og eierne blir enige om annen fordeling.
4. Eierne av gnr. 38, br.nr. 47 skal forestå driften av fellesanlegget og i den forbindelse sette opp et utgiftsregnskap for fellesutgiftene iht pkt. 3. Regnskapsåret skal tilpasses tidspunktet for mottak av strøm- og faste serviceavgifter. Eierne av gnr. 38, br.nr. 72 skal betale sin andel av utgiftene senest 30 dager etter mottagelse av årsregnskapet.
5. Denne avtale skal kunne tinglese.

Oslo/Fredrikstad, 11. januar 2003


Lasse Vadla


Harald Vadla

 
Liv Forsstrøm Egil Forsstrøm

Vedlegg 2: Nedklassifisering av kommunale veier i Frogn kommune

IVERKSETTING AV KOMMUNESTYRETS VEDTAK OM NEDKLASSIFISERING AV KOMMUNALE VEIER I DRØBAK.

Frogn kommunestyre vedtok under sak 94/05 å nedklassifisere 19 stikkveier/blindveier i Drøbak. Vedlagt følger en kopi av saksframlegg og vedtak i saken.

Vedtaket er fattet med hjemmel i veilovens § 7. Vedtaket betyr at veiene nedlegges som kommunale veier i den forstand at de ikke lenger vil bli driftet og vedlikeholdt av kommunen. Utenom Drøbak sentrum er alle adkomstveier av tilsvarende størrelse private. Den vedtatte nedklassifiseringen vil medføre at det blir en likebehandling av slike veier uavhengig av hvor i kommunen det er.

Dette medfører at de som bruker veiene må finne løsninger for at veiene fortsatt kan benyttes. Vi vil i den grad det er mulig for oss, bidra til å gjøre overgangen så uproblematisk som mulig. Det tas sikte på å få realisert vedtaket i løpet av 2008.

Dette brevet sendes ut til alle som er registrert som eiere av eiendommer som har adresse til de aktuelle veistrekningene og til alle som har adkomst til sine eiendommer over de aktuelle veistrekningene. Vedlagt følger en karkopi som viser aktuell veistrekning for de enkelte adressater.

Vi håper på et godt samarbeid med alle oppsitterne/brukerne av veiene og har nedenfor skissert en aktivitets- og framdriftsplan for gjennomføring av vedtaket om nedklassifisering.

Aktivitetsplan

Når kommunen slutter og drifte og vedlikeholde veiene, må de som er avhengig av å bruke veiene overta oppgavene. Hvordan dette skal skje er angitt i vegloven.

Når veien er overtatt til privat drift og vedlikehold, plikter den enkelte eier, bruker eller bruksrettshaver av veien å holde veien i forsvarlig og brukelig stand, jf veglova § 54 første ledd. Etter § 55 første ledd i veglova vil de som har plikter etter § 54 utgjøre et veilag. Veilaget har ansvar for den daglige driften. Alle som faller inn under bestemmelsene § 54 plikter å være medlem og å være med på å betale de kostnader som faller på eiendommen.

Det må derfor etableres et veilag bestående av brukerne til de enkelte veiene som nedklassifiseres, og vi vil utarbeide et forslag til standardavtale for et veilag. *Vi ber derfor om at oppsitterne/brukerne så snart som mulig inngår samarbeid om å få etablert veilag for hver enkelt vei.*

I forbindelse med nedklassifiseringen vil kommunen utføre reasfaltering av alle veier som har behov for det. I tillegg vil kommunen opprettholde ansvaret for veilyset langs veiene samt de kommunale vann- og avløpsledningene som ligger i veiene. Dette forutsetter at kommunen har rett til adkomst for reparasjon og vedlikehold, og at selve eiendomsforholdet til grunnen beholdes av kommunen. *Disse forholdene vil bli nedfelt i overtakelsesprotokoller som vi utarbeider standardforslag til og sender ut til veilagene i god tid før overtakelse finner sted.*

Overtakelsesforretninger forutsettes å bli avholdt med hvert enkelt veilag basert på en standard avtaletekst som vi vil utarbeide forslag til. Når overtakelsesforretning er avholdt og undertegnet av veilaget og kommunen, har oppsitterne/brukerne av veien gjennom sitt veilag fullt ansvar for bruken av veien. Kommunen vil imidlertid sikre at dette ikke resulterer i at

veiene stenges for alminnelig ferdsel. Til orientering har vi satt opp et forslag til rekkefølge av overtakelsesforretningene som skal avholdes.

1. Nordveien
2. Humlestien
3. Engenehøy
4. Villaveien fra kryss Øvre Villavei
5. Råkeløkkveien
6. Husvikveien 15-19
7. Batteriveien 15-21
8. Akerhusveien
9. Stubsvei
10. Baybakken
11. Damveien
12. Tollbubakken
13. Råkeløkkveien
14. Gamle Oslovei fra kryss riksvei 152 til Lysne
15. Seierstenveien mellom Buggebakken og riksvei 152
16. Tollbubakken
17. Bråtabakken
18. Petersbakken

Etter kommunestyrets vedtak er Gulliksbakken omgjort til kommunal gangvei og er tatt ut av listen.

Det er sikkert spørsmål og meninger om gjennomføringen. Vi inviterer derfor til et møte hvor alle som har fått dette brevet er velkommen til å delta og stille spørsmål og få svar og nødvendige avklaringer fra oss. Møtet er berammet til torsdag 19. juni 2008 kl. 18.00 i kommunestyresalen, Frogn rådhus

Framdriftsplan

- Utsending av informasjons- og vedtaksbrev (dette brevet) til oppsittere og brukere av veiene i mai 2008.
- Informasjonsmøte med alle oppsittere og brukere 19. juni 2008
- Etablering av veilag og tilbakemelding til oss om kontaktperson for den enkelte vei innen utgangen av juli 2008
- Reasfaltering av veier i perioden fra og med august til og med oktober 2008.
- Overtakelsesforretning med hvert veilag i perioden fra 1. september til 30. november 2008. Avtaleformular vil bli utarbeidet og oversendt veilagene.
- Kommunen avvikler sin drift og vedlikehold når overtakelsesforretninger er avholdt for hver enkelt vei, eller senest innen 01.01.09

Dersom du har spørsmål i saken kan saksbehandler, Arne Bråthen, kontaktes på telefon 64906150/ 41531320 eller på e-post: arne.braathen@frogn.kommune.no

Med vennlig hilsen

Marius Trana
rådmann

Vedlegg

Notat

Til: Kultur og Miljø
Fra: Rådmannen
Kopi:
Dato: 14.02.2007
Sak: 06/1849

Svarfrist: *

Arkivnr : Q11

OM OMKLASSIFISERING AV VEIER I DRØBAK

Kommunestyret fattet i møte 28.11.05 sak 94/05 følgende vedtak:

Foreslåtte veier i.h.h til rådmannens saksfremlegg nedklassifiseres til private veier. Status trer i kraft når vedtak om omklassifisering er fattet. Ansvar for ledninger av alle slag påhviler ledningseier i henhold til "Bestemmelser om forholdet mellom ledningsanlegg ved private og kommunale veier og riks- og fylkesveier." Nødvendig veigrunn overføres fremtidig veiholder/eier vederlagsfritt fra tidligere veiholder. Før iverksettelse av vedtak skal veiene oppfylle krav med hjemmel i veilovens § 7.

Sammendrag/bakgrunn for saken

Kommunen har en rekke mindre kommunale veier som i flere tilfelle kun er adkomstveier til boliger. I tidligere Drøbak kommune var stort sett alle veier kommunale og etter kommunesammenslåingen mellom Drøbak og Frogn i 1962 ble det ingen endringer i dette.

I forbindelse med utbygging på Heer, Holter, Dyrløkkeåsen, Skorkeberg m.m er stort sett alle mindre veier private, mens gjennomgående hovedveier er kommunale.

Dette vil i praksis si at kommunen ikke overtar private veier til drift og vedlikehold med mindre dette er større gjennomgående veier.

Dette har skapt forskjell ved at man ved søknad om overtagelse av nye veier i boligområder, ikke imøtekommer søknad om kommunal overdragelse av veier.

Nye veier har normalt en mye høyere standard og dekker adkomst til flere boliger enn mange eksisterende kommunale veier i Drøbak som har en meget lav standard og kun betjener et lite antall boliger.

Kommunestyret vedtok i møte 13.12.04, sak 112/04, budsjett for 2005 og økonomisk handlingsplan for 2005-2008. I følge vedtaket (vedlegg 14) skal driftskostnadene for kommunale veier reduseres med kr.150.000.- i 2005 og de påfølgende 3 år ved nedklassifisering av kommunale veier.

Prosedyre i forbindelse med endringer i klassifisering av veier har hjemmel i veiloven § 7.

Vedtaket

Et vedtak om nedlegging av offentlig vei er ikke ansett som et enkeltvedtak etter forvaltningsloven, men som et politisk vedtak om at vedkommende myndighet ikke lenger vil påta seg omkostningene og ansvaret med å holde veien åpen som offentlig vei.

Vedtaket er endelig.

Notat

Det var vært enkelte klager på vedtaket og rådmannen la derfor fram for utvalget et notat dat.10.05.06, kopi av notatet er vedlagt.

På bakgrunn av klager/behandling ble ikke omklassifisering gjennomført som tenkt i løpet av høsten 2006. Vedtaket omfatter 19 mindre veier i Drøbak og registrering av grunneiere, oppsittere krever noe tid.

Prosedylene i forbindelse med endringer i klassifisering av veier, vil bli fulgt og rådmannen har lagt opp til at registrering av oppsittere/grunneiere til veiene og informasjon til den enkelte berørtr blir gjennomført vinteren 2007.

Det vil bli gjennomført befaringer på veiene våren 2007 og evt.tiltak som asfaltering m.m vil bli gjennomført før veiene overføres, samtidig som hjemmel til veigrunn overføres grunneier.

Rådmannen vil anta at gjennomføring av nedklassifiseringen er slutført høsten 2007.

Notat

Til: Kultur og Miljø **Svarfrist:** *
Fra: Rådmannen
Kopi:
Dato: 10.05.2006
Sak: 06/1849 **Arkivnr :** Q11

KLAGE PÅ VEDTAK OM OMKLASSIFISERING AV VEIER I DRØBAK

Kommunestyret fattet i møte 28.11.05 sak 94/05 følgende vedtak:

Foreslåtte veier i.h.h til rådmannens saksfremlegg nedklassifiseres til private veier. Status trer i kraft når vedtak om omklassifisering er fattet. Ansvar for ledninger av alle slag påhviler ledningseier i henhold til "Bestemmelser om forholdet mellom ledningsanlegg ved private og kommunale veier og riks- og fylkesveier." Nødvendig veigrunn overføres fremtidig veiholder/eier vederlagsfritt fra tidligere veiholder. Før iverksettelse av vedtak skal veiene oppfylle krav med hjemmel i veilovens § 7.

Sammendrag/bakgrunn for saken

Kommunen har en rekke mindre kommunale veier som i flere tilfelle kun er adkomstveier til boliger. I tidligere Drøbak kommune var stort sett alle veier kommunale og etter kommunesammenslåingen mellom Drøbak og Frogn i 1962 ble det ingen endringer i dette.

I forbindelse med utbygging på Heer, Holter, Dyrløkkeåsen, Skorkeberg m.m er stort sett alle mindre veier private, mens gjennomgående hovedveier er kommunale.

Dette vil i praksis si at kommunen ikke overtar private veier til drift og vedlikehold med mindre dette er større gjennomgående veier.

Dette har skapt forskjell ved at man ved søknad om overtagelse av nye veier i boligområder, ikke imøtekommer søknad om kommunal overdragelse av veier.

Nye veier har normalt en mye høyere standard og dekker adkomst til flere boliger enn mange eksisterende kommunale veier i Drøbak som har en meget lav standard og kun betjener et lite antall boliger.

Kommunestyret vedtok i møte 13.12.04, sak 112/04, budsjett for 2005 og økonomisk handlingsplan for 2005-2008. I følge vedtaket (vedlegg 14) skal driftskostnadene for kommunale veier reduseres med kr.150.000.- i 2005 og de påfølgende 3 år ved nedklassifisering av kommunale veier.

Prosedyre i forbindelse med endringer i klassifisering av veier har hjemmel i veiloven § 7.

Vedtaket

Et vedtak om nedlegging av offentlig vei er ikke ansett som et enkeltvedtak etter forvaltningsloven, men som et politisk vedtak om at vedkommende myndighet ikke lenger vil påta seg omkostningene og ansvaret med å holde veien åpen som offentlig vei.

Vedtaket er endelig.

Som regel med heftige protester fra en kommune på overføring av en fylkesvei til kommunal vei, vedtar fylkestinget nedklassifisering til kommunal vei, forutsetningsvis etter en konkret vurdering av den enkelte veistreknings funksjon og standard. Men også utfra veiholders økonomiske vurdering som gir foranledning til omklassifisering.

På lik linje vil vedtak om nedlegging av kommunal vei være følbare for brukere av veien og ofte medføre protester/klager.

Det er derfor også i denne forbindelse reist spørsmål om adgangen til å klage på et vedtak om nedlegging. Vedtaket er imidlertid som nevnt en ren politisk beslutning og er endelig.

Klage på vedtak må derfor avvises.

Anbefaling

Rådmannen vil på denne bakgrunn avvise klagen.

Alternativt : Saken tas opp til ny politisk behandling.

Vedlegg: Klage på privatisering av kommunale veier av 7.5.06

SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 05/00936

OMKLASSIFISERING AV VEIER I DRØBAK - NY BEHANDLING

Saksbeh.:	Ole Kirkeby	Arkivkode:	Q11
Saknr.:	Utvalg		Møtedato
0066/05	Kultur og miljø		14.11.2005
0094/05	Kommunestyret		28.11.2005

Innstilling:

Foreslåtte kommunale veier i.h.h til rådmannes saksfremlegg nedklassifiseres til private veier. Status trer i kraft når vedtak om omklassifisering er fattet.

Ansvar for ledninger av alle slag påhviler ledningseier i henhold til "Bestemmelser om forholdet mellom ledningsanlegg ved private og kommunale veier og riks- og fylkesveier."

Nødvendig veigrunn overføres fremtidig veiholder/eier vederlagsfritt fra tidligere veiholder. Før iverksettelse av vedtak skal veiene oppfylle tekniske krav med hjemmel i veilovens § 7.

Utvalg: Kultur og miljø
Møtedato: 14.11.2005
Sak: PS 0066/05

Resultat:

Behandling i utvalget:

Forslag:

May Granum fremmet på vegne av Arbeiderpartiet, følgende forslag til endring i innstillingen: "*..nedklassifiseres ikke til private veier.*"

Votering:

Innstillingen vedtatt med 9 mot 2 stemmer (2 = 2 AP), som innstillingen til kommunestyret.

Vedtak:

Foreslåtte kommunale veier i.h.h til rådmannes saksfremlegg nedklassifiseres til private veier. Status trer i kraft når vedtak om omklassifisering er fattet.

Ansvar for ledninger av alle slag påhviler ledningseier i henhold til "Bestemmelser om forholdet mellom ledningsanlegg ved private og kommunale veier og riks- og fylkesveier."

Nødvendig veigrunn overføres fremtidig veiholder/eier vederlagsfritt fra tidligere veiholder. Før iverksettelse av vedtak skal veiene oppfylle tekniske krav med hjemmel i veilovens § 7.

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 28.11.2005

Sak: PS 0094/05

Resultat: Innstilling vedtatt

Behandling i utvalget:

Forslag:

Åsmund Berg fremmet på vegne av Arbeiderpartiet APs forslag fra behandlingen i Utvalget for Kultur og miljø den 14.11.05 om endring av innstillingen:
"....nedklassifiseres ikke til private veier."

Votering:

Ved alternativ votering over innstillingen og Aps forslag ble innstillingen vedtatt med 21 stemmer. 10 stemmer ble avgitt for Aps forslag (10 = 6 AP, 3 V + 1 Krf).

Vedtak:

Foreslåtte kommunale veier i.h.h til rådmannes saksfremlegg nedklassifiseres til private veier. Status trer i kraft når vedtak om omklassifisering er fattet.
Ansvaret for ledninger av alle slag påhviler ledningseier i henhold til "Bestemmelser om forholdet mellom ledningsanlegg ved private og kommunale veier og riks- og fylkesveier."
Nødvendig veigrunn overføres fremtidig veiholder/eier vederlagsfritt fra tidligere veiholder. Før iverksettelse av vedtak skal veiene oppfylle tekniske krav med hjemmel i veilovens § 7.

SAKSUTREDNING:

Saken ble i møte 09.05.då.vedtatt utsatt og det avklares hvilke veier som ligger i verneområdet.

Sammendrag:

Kommunen har en rekke mindre kommunale veier som i flere tilfelle kun er adkomstveier til boliger.

I tidligere Drøbak kommune var stort sett alle veier kommunale og etter kommunesammenslåingen mellom Drøbak og Frogn i 1962 ble det ingen endringer i dette.

I forbindelse med utbygging på Heer, Holter, Dyrlokkeåsen, Skorkeberg m.m er stort sett alle mindre veier private ,mens gjennomgående hovedveier er kommunale.

Dette vil i praksis si at kommunen ikke overtar private veier til drift og vedlikehold med mindre dette er større gjennomgående veier.

Dette har skapt forskjell ved at man ved søknad om overtagelse av nye veier i boligområder, ikke imøtekommer søknad om kommunal overdragelse av veier.

Nye veier har normalt en mye høyere standard og dekker adkomst til flere boliger enn mange eksisterende kommunale veier i Drøbak som har en meget lav standard og kun betjener et lite antall boliger.

Bakgrunn for saken:

Kommunestyret vedtok i møte 13.12.04, sak 112/04, budsjett for 2005 og økonomisk handlingsplan for 2005-2008. I følge vedtaket (vedlegg 14) skal driftskostnadene for kommunale veier reduseres med kr.150.000.- i 2005 og de påfølgende 3 år ved nedklassifisering av kommunale veier.

Prosedyre i forbindelse med endringer i klassifisering av veier har hjemmel i veiloven § 7.

Alternativer:

1. Omklassifisering omfatter følgende veier:(fastsettes av utvalget/kom.styret)
2. Omklassifisering omfatter ikke veier som ligger innenfor verneområdet.

Miljømessige konsekvenser:

Ingen

Økonomiske konsekvenser:

Omklassifisering av kommunale veier til private er antatt å gi en kostnadsreduksjon i drift/vedlikehold på kr.150.000.- pr.år.

Kostnadene for å oppgradere de foreslåtte veier til en god standard er beregnet til kr.60.000.-.

Alternativ 2, vil medføre en kostnadsreduksjon på ca. kr.50.000.- kr.75.000.- pr.år og en kostnad på oppgradering på ca. kr.40.000.-

Vurdering:

Rådmannen har foretatt en gjennomgang og vurdering av mindre veier i Drøbak og anbefaler at en del mindre veier i tidl. Drøbak kommune omklassifiseres til private veier.

Følgende veier anbefales nedklassifisert.

1. Akerhusveien, kort blindvei fra Buggebakken lengde 40m
2. Baybakken, kort blindvei fra N Carlsens gt. ,lengde 150 m
3. Gulliksbakken, kort blindvei fra Osloveien, lengde 50 m
4. Damveien, kort stikkvei fra Oslovn, lengde 130 m
5. Stubsvei, kort blindvei fra Osloveien, lengde 100 m
6. Tollbubakken, kort blindvei fra Storgata, lengde 70 m
7. Bråtabakken , kort blindvei fra Jørnsebakken, lengde 40 m
8. Petersbakken kort stikkvei fra Jørnsebakken, lengde 25 m
9. Symrestien, kort blindvei fra Konvallveien, lengde 40 m
10. Furuveien, kort blindvei, fra Konvallveien, lengde 50m
11. Nordveien, kort blindvei fra Hagenbakken, lengde 80 m

12. Humlestien, kort blindvei fra Solveien, lengde 60 m
13. Engenehøy, Kort blindvei fra Seierstenveien, lengde 60 m
14. Seierstenveien fra kryss Buggebk, kort blindvei lengde 130 m
15. Gamle Oslovei fra kryss rv.152 til Lysne, blindvei lengde 260 m
16. Villaveien fra kryss Øvre Villavei, kort blindvei lengde 70 m
17. Råkeløkkveien, kort blindvei fra Osloveien, lengde 100 m
18. Husvikvein 15-19, kort blindvei fra Husvikveien, lengde 80 m
19. Batteriveien 17-19, kort blindvei fra Batteriveien, lengde 50 m.

Alternativt anbefales ikke omklassifisering av veier som ligger innenfor verneområdet og omklassifisering vil da kun gjelde følgende veier:

1. Symresteien
2. Furuveien
3. Humlestien
4. Engenehøy
5. Seierstenveien
6. Gamle Oslovei
7. Villaveien
8. Batterivein 17-19.

Forslag til nedklassifisering må sees i sammenheng med det økte antall kommunale veier som kommunen i de seneste år har overtatt fra Statens vegvesen, senest fra 2000 da en rekke fylkesveier og del av rv.153 gjennom Drøbak ble nedklassifisert til kommunale veier.

Disponible midler til drift/vedlikehold for å opprettholde standard på veiene har de siste år vært gjenstand for flere nedskjæringer og for å kunne opprettholde dagens standard på veinettet anbefales derfor nedklassifisering av de foreslåtte veier.

Nedklassifiseringen vil også medføre en mer rettferdig behandling og likestilling av mindre kommunale veier i Drøbak og private veier i Frogn og for områder utbygd etter kommunesammenslåingen.

Besparelse på sikt vil utgjøre årlig ca. 150.000.-

De foreslåtte veiene må imidlertid først settes i en anbefalt standard, så drift/vedlikehold for de private som overtar veiene de første årene ikke blir uforholdsmessig kostbart.

Veiene overtas av de som har adkomst og eiendom til veien, hjemmel til veien overdras kostnadsfritt til de private, der kommunen er grunneier.

Etter at vedtak om omklassifisering har funnet sted skal de nye eierne/veiholderne informeres om vedtaket og veiene befares av kommunen og veiholderne.

Konklusjon:

Rådmannen vil anbefale med hjemmel i veiloven § 7, at opplistede veier i saksfremlegget omklassifiseres til private veier.

Ansvar for ledninger av alle slag påhviler ledningsseier i henhold til "Bestemmelser om forholdet mellom ledningsanlegg ved private og kommunale veier og riks- og fylkesveier." Nødvendig veigrunn overføres fremtidig veiholder/eier vederlagsfritt fra tidligere veiholder.

Før iverksettelse av vedtak skal veiene oppfylle tekniske krav etter ”Retningslinjer for tekniske krav til veg som skal omklassifiseres av 15.04.1997.” – ikrafttredelse av veilovens § 7.

Rådmannen i Frogn, 26.09.2005

Roald Hansen

Vedlegg: Ingen

Følgende dokumenter ligger på saken: Vegloven m/bestemmelser, retningslinjer.
Sak 0027/05 i kultur og miljø

Drøbak, den 30. november 2005.

Guro Merlid
Personal, organisasjon og politiske tjenester



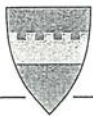
MØTEREFERAT

MØTETYPE				
PROSJEKT	Nedklassifisering av kommunale veier			
MØTESTED	Kommunestyresalen	TID	19.06.08	
TILSTEDE				
Navn	Firma	Fork.	Tlf.	E-post
Oppsittere (ca. 40 stk.) Anders Evjenth Arne Bråthen	Kluge Advokatfirma Frogn kommune	AB	41531320	arne.braathen@frogn.kommune.no
REFERAT SENDES				
Navn	Firma	Fork.	Tlf.	E-post
Oppsitterne til veiene				
NESTE MØTE	Ikke fastsatt	REF.	AB 27.06.08	

PUNKT	TITTEL, SAK	FRIST	ANSVAR
1	<p><u>Bakgrunn.</u> Frogn kommunestyre har under sak 94/05 vedtatt å nedklassifisere flere kommunale veier. Kommunen v/teknisk drift og forvaltning har oppdraget med å få iverksatt vedtaket. Det vises til brev av 03.06.08 med vedlegg til alle oppsitterne til berørte eiendommer. Møtet hadde til hensikt å avklare spørsmål knyttet til gjennomføringen. Ettersom mange oppsittere ikke var tilstede, sendes ut referat fra møtet til alle oppsitterne. I tillegg sendes ut forslag til veilagsavtale og kopi av veilovens §§ 7, 54 og 55.</p>		
2	<p><u>Kommunestyrets vedtak.</u> Selv om det ikke var forutsatt at grunnlaget for kommunestyrets vedtak skulle være tema i møtet, var det allikevel det mange var opptatt av. Spørsmål om bl.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hvilke kriterier lå til grunn for kommunestyrets vedtak? Svar: <i>Bl.a. likhetsprinsippet i forhold til oppsittere til andre tilsvarende veier i kommunen samt reduksjon i kommunale utgifter.</i> – Før kommunestyrets behandling ble det fra noen oppsittere levert inn 20 spørsmål knyttet til saken. Hvorfor ble ikke spørsmålene besvart? Svar: <i>Spørsmålene er besvart bl.a i notat fra rådmannen, behandlet i utvalget for kultur og miljø og ved brev og mail til Jens Skjelbred Hatlemark og privatvei@online.no på vegne av fellesskapet</i> – Hvordan få omgjort kommunestyrets vedtak? Svar: <i>Kommunens administrasjon vil fremme sak dersom det i tidligere saksgang er gjort feil som må rettes opp. Utover det må oppsitterne selv ta initiativ til å få endret vedtaket.</i> 		

PUNKT	TITTEL, SAK	FRIST	ANSVAR
3	<p>Spørsmål og svar knyttet til gjennomføringen.</p> <p>1. Før møtet er det kommet inn noen spørsmål og opplysninger som er besvart direkte. Dette gjelder bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rettelser til navn i utsendte liste - anmodning om omgjøring av kommunestyrets vedtak - kommunal skilting før nedklassifisering - kommunal vei som blir liggende ”innenfor” nedklassifisert vei <p>2. På møtet framkom mange spørsmål. De fleste er listet opp nedenfor med svar (kursiv):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hvordan organisere et veilag? Svar: <i>Etablering av veilag er nedfelt i veilovens §55. Alle brukere av veien skal være med, og det skal etableres et styre. Plikten til å være med og bære kostnadene er uavhengig av medlemskap i veilaget. For mindre veier kan det være aktuelt med bare en person i styret (styreformann). Medlemmene i veilaget er generalforsamlingen. Veilaget må ha vedtekter. Utgifter dekkes fortløpende eller ved innbetaling en gang i året. Utgiftene fordeles etter bruken av veien (forholdsvis fordeling etter hvor lang strekning som brukes av veien) eller på annen måte hvis veilaget bestemmer det. Dersom det ikke blir enighet om fordelingen, fastsettes den ved veiskjønn eller lensmannsskjønn. Nye boenheter kan kreve deltagelse, men veilaget fastsetter vilkårene.</i> - Er kommunen deltager på lik linje med andre oppsittere i veier hvor kommunen eier eiendommer? Svar: <i>Ja</i> - Deltar kommunen i veilaget der kommunen ikke har egne eiendommer, men bare er eier av veigrunn? Svar: <i>Kommunen deltar ikke i veilaget, men forutsettes å ha fri tilgang til kommunale installasjoner (veilys og ledninger). Dersom tilsynet av installasjonene eller installasjonen i seg selv medfører skade på veilagets anlegg er kommunen ansvarlig for utbedring. Dette forutsettes nedfelt i overtakelsesprotokoller.</i> - Kan firmaer som kommunen leier inn til brøyting og strøing benyttes av veilagene? Svar: <i>Dette må i så fall avtales direkte. Vi vil anta at det vil være naturlig og ta kontakt med de vellene som har avtale med private aktører om brøyting m.m og evt. samordne dette.</i> - Kan nedklassifiseringen gjelde veier som ikke kan brukes som kjørevei for bil? Svar: <i>Det forutsettes at nedklassifiseringen gjelder kjøreveier.</i> - Fordeles kostnadene etter antall boenheter eller etter antall oppsittere (enebolig, borettslag, sameier etc.)? Svar: <i>Etter antall boenheter.</i> - Vil kommunen ta initiativ til å etablere veilag? Svar: <i>Kommunen forventer at oppsitterne selv tar initiativ til å etablere veilag og melde tilbake til kommunen opplysninger om</i> 		

PUNKT	TITTEL, SAK	FRIST	ANSVAR
	<p><i>kontaktpersoner for å få foretatt overtakelse. Ved manglende tilbakemelding vil kommunen purre opp. Dersom veilag ikke blir etablert, kan resultatet bli at kommunen ved et bekjentgjort tidspunkt stanser sin drift og vedlikehold av veien.</i></p> <p>– Hva kan brukerne regne med av utgifter til å drifte og vedlikeholde veien? Svar: <i>Dette vil variere avhengig av bruken av veien og veilagets krav til veikvalitet. Veilaget har plikt til å holde veien i <u>forsvarlig og brukelig stand</u>. Nøkkeltall for gjennomsnittskostand for drift og vedlikehold av kommunal vei er ca. kr.86 pr. lm.</i></p> <p>– Hvordan dekkes kommunens utgifter til arbeidet med å få veiene nedklassifisert? Svar: <i>Utgiftene dekkes over bevilgning til drift av kommunale veier.</i></p> <p>– Dersom en eiendom benytter flere av veiene som adkomst, må den delta i kostnader og veilag for de veiene som brukes? Svar: <i>Ja</i></p> <p>– Kommunen skal fortsatt eie grunn og ha ansvar for veilys og ledningsanlegg innenfor veiarealet. Gjelder dette også veisluk? Svar: <i>Det gjelder alle tekniske anlegg innenfor veien.</i></p> <p>– I brevet av 03.06.08 fra rådmannen er det angitt forslag til frist for etablering av veilag. Kan fristen utsettes? Svar: <i>Det er ikke angitt noen absolutt frist. Med tanke på å få gjennomført overtakelsesforretninger og utførelse av tiltak bør avklaringer foreligge i løpet av august for de fleste veiene. Hvis ikke, vil det kunne bli problemer med tiltaksgjennomføringer før vinteren.</i></p> <p>– I brevet av 03.06.08 fra rådmannen er Råkeløkkveien og Tollbubakken listet opp to ganger i rekkefølgen på side 2, mens Furuveien og Symrestien er uteglemt. Svar: <i>Feil i brevet. Furuveien og Symrestien skal inn som henholdsvis nr. 5 og 12 i listen på side 2</i></p>		



GAMLE OSLOVEI VEILAG
V/ROAR ANDERSEN
KARSLRUD 5
1440.DRØBAK

Otto
Til info
OBS!

Vår ref.:
08/1092/ABR
09/10975

Deres ref.:

Ark.:
Q14

Dato:
21.07.2009

**NEDKLASSIFISERING AV GAMLE OSLOVEI. OVERSENDELSE
UNDERSKREVET PROTOKOLL**

Det vises til tidligere kontakt om saken og senest til protokoll mottatt 060709 i underskrivet stand.

Vedlagt følger et eksemplar av protokollen som også er underskrevet av oss. Fristen for tiltaksgjennomføring var opprinnelig fastsatt til 01.07.2009. Naturlig nok er denne fristen umulig å overholde. Av hensyn til forpliktelser for gjennomføring av andre tiltak må vi dessverre fastsette ny frist til 01.11.2009.

Med hilsen

Arne Bråthen
Arne Bråthen
avdelingsleder

Vedlegg.

Kopi sendt:

Teknisk drift, her.

OVERTAKELSESPROTOKOLL – NEDKLASSISIFISERT VEI

Undertegnede Veilag, heretter kalt Veilaget, overtar vedlikeholdsansvar til følgende vei:

GAMLE OSLOVEI

slik det er skravert på vedlagte kartkopi datert 28.11.08, fra Frogn kommune, heretter kalt Kommunen. Gamle Oslovei er også adkomstvei for eiendommer med adresse til Karlsrud og Osloveien. Som brukere av Gamle Oslovei forutsettes disse eiendommene å inngå som medlemmer i veilaget.

Kommunen vil fra 01.01.2009 avslutte sitt vedlikehold av veien med hjemmel i veilovens § 7, 3. ledd og kommunestyrets vedtak i sak 94/05. Veilaget erverver fra samme dato rådigheten og vedlikeholdsansvaret for veianlegget under de forutsetninger som følger nedenfor.

Overtakelsen skjer på følgende forutsetninger:

- Kommunen har fortsatt ansvar for vedlikehold og drift av veibelysning
- Kommunen beholder eiendomsretten til grunnen under veianlegget
- Kommunen skal ha tilgang til tekniske infrastruktur under veianlegget
- Dersom kommunen i forbindelse med arbeider på veianlegget gjør skade på veibanen eller tilhørende anlegg, skal Kommunen straks arbeidet er ferdigstilt gjenopprette den tidligere tilstand
- Veitraséen kan ikke endres uten kommunens samtykke
- Veilaget overtar vedlikeholdsansvaret i tråd med veilovens § 54 og veilagets vedtekter
- Som et ledd i overtakelsen skal Kommunen utføre følgende tiltak på veien:
 1. *Veinavnskilt ved kryss med riksvei 152 snus på stolpe slik at de blir mer synlig fra riksveien.*
 2. *Reasfaltering av hele veien.*
 3. *Det foretas grøfting langs oversiden (øst og sør) av veien utenom private avkjøringer, men inkl. oppsamling fra nr. 35. Karlsrud borettslag avklarer flytting/fjerning av papircontainer med FolloRen*
 4. *Det foretas beskjæring/uttyning av trær utenfor nr. 29, mellom avkjøring Karlsrud og garasjer Karlsrud borettslag og mellom garasjer Karlsrud borettslag og Lysne.*
 5. *Beskjæring av stort tre ut mot riksvei 152 og lapping av hull ut mot krysset med riksveien er tatt opp med Statens vegvesen som har ansvaret.*

Tiltakene skal være utført innen: ~~01.07.2009~~ 01.11.2009

Denne overtakelsesprotokollen med vedlegg er utferdiget i to eksemplarer, ett til hver av partene.

Drøbak, den: 30/6-09
21.07.09
For Kommunen

For Veilaget

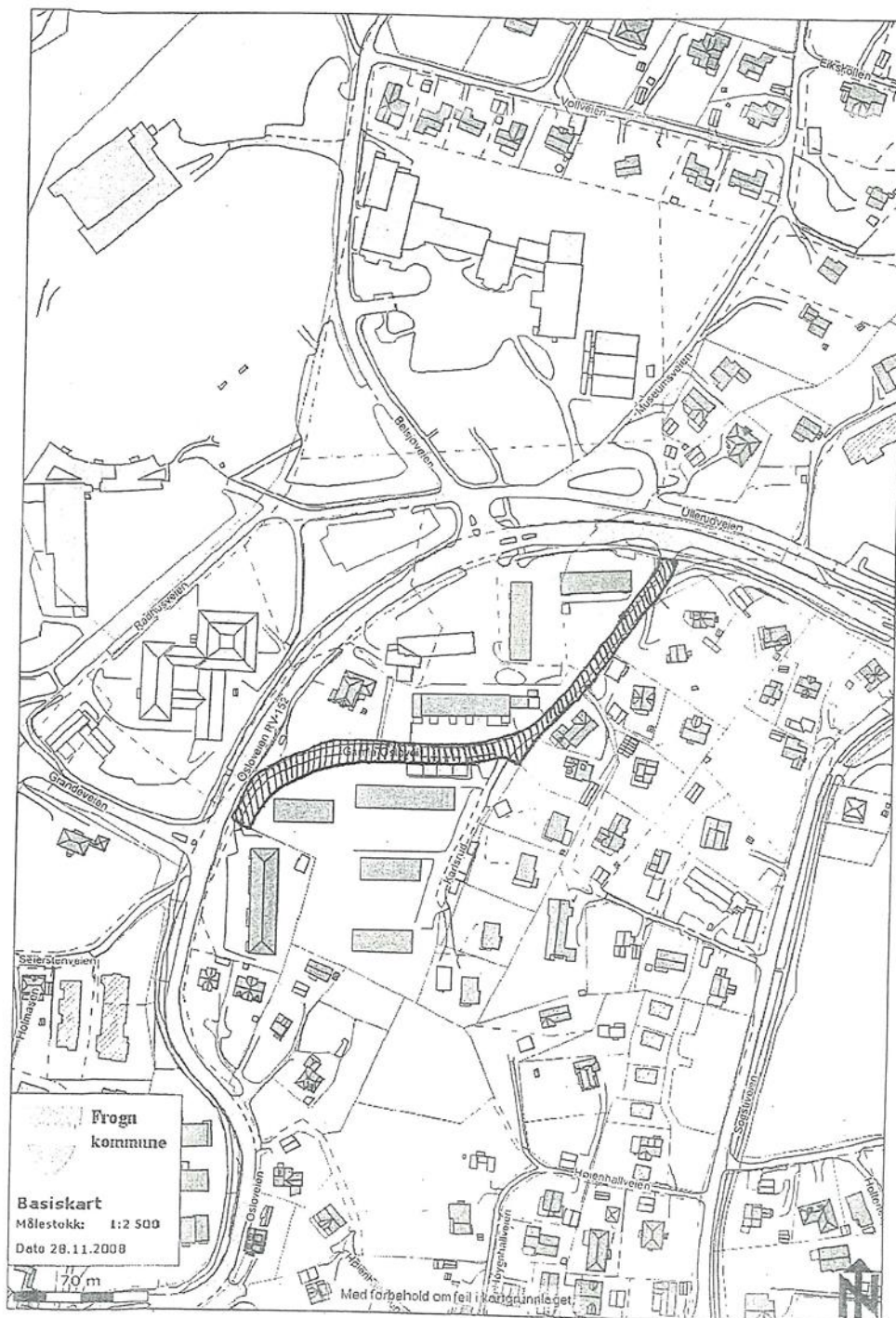
Anne Bråthen

Roar Andersen

Vedlegg: Kartkopi hvor veistrekningen er angitt.

Lede Veilaget Gamle Oslovei

FROGN KOMMUNE
TEKNISK DRIFT OG FORVALTNING
Tlf. 64 90 60 00 - Fax 64 90 60 01
PB. 10 - 1441 DRØBAK





GAMLE OSLOVEI VEILAG
V/ROAR ANDERSEN
KARSLRUD 5
1440 DRØBAK

Otte
Til info

Vår ref.:
08/1092/ABR
09/7498

Deres ref.:

Ark.:
Q14

Dato:
13.05.2009

VEDRØRENDE NEDKLASSIFISERING AV GAMLE OSLOVEI

Det vises til tidligere kontakt om saken og senest til din e-post av 11.01.09. Dessverre har denne e-posten blitt forlagt og dermed ikke besvart.

Vi finner det vanskelig å innta ordrett i protokollen det som dere har referert fra intern befaring 23.11.08. Vi må forholde oss til det som det ble gitt uttrykk for på felles befaring, men tror ikke at forskjellene er veldig store.

Når det gjelder forhøyet kant langs gjerde og p-plass for Sameiet Lundstad, ble denne løsningen frafalt under befaringen. Dette skyldtes flere forhold: en ting er at det foretas gøfning langs øst-/sørsiden av veien som reduserer overvann på veien, en annen ting er at en kant vil konsentrere vann til eiendom nedstrøms og en tredje ting er at det er foretatt inngrep på eiendommen (opparbeidelse av hage etc.) der det tidligere var en skråning med parkeringsplass og trolig et sluk. Sistnevnte forhold tilsier at det eventuelle overvannet som vil renne inn på eiendommen må ivaretas av Sameiet.

Under punkt 3 i protokollen har vi forpliktet oss til å ordne opp i overvannet som kommer fra avkjøringen fra nr. 35. Vi har imidlertid ikke forpliktet oss til å samle opp vannet som kommer fra avkjøringen til Karlsrud, fra arealet utenfor garasjene til Karlsrud boretslag eller fra plassen der avfallscontainer står. Derfor har punktet fått den ordlyd det har fått.

Under henvisning til ovenstående kan vi derfor ikke være med på å føye ordlyden i deres referat fra befaring 23.11.08 inn i overtakelsesprotokollen. Vi håper derfor protokollen slik den er fremmest kan aksepteres. Den vedlegges i to eksemplarer for underskrift.

Med hilsen

Arne Bråthen

Arne Bråthen
avdelingsleder
Vedlegg

GATEADRESSE:	POSTADRESSE:	TELEFON:	TELEFAX:	BANKGIRO SKATT:	BANKGIRO:	ORG.NR.:
Rådhusveien 6	Postboks 10	64 90 60 00	64 90 60 01	7855 05 02150	1617.07.02720	963 999 089
1440 DRØBAK	1440 DRØBAK	www.frogn.kommune.no		postmottak@frogn.kommune.no		

OVERTAKELSESPROTOKOLL – NEDKLASSISIFISERT VEI

Undertegnede Veilag, heretter kalt Veilaget, overtar vedlikeholdsansvar til følgende vei:

ARM TIL BATTERIVEIEN

som omfatter nummer 15, 17, 19, 19B og 21 slik det er skravert på vedlagte kartkopi av 13.11.08, fra Frogn kommune, heretter kalt Kommunen.

Kommunen vil fra 01.01.2009 avslutte sitt vedlikehold av veien med hjemmel i veilovens § 7, 3 ledd og kommunestyrets vedtak i sak 94/05. Veilaget erverver fra samme dato rådigheten og vedlikeholdsansvaret for veianlegget under de forutsetninger som følger nedenfor.

Overtakelsen skjer på følgende forutsetninger:

- Kommunen har fortsatt ansvar for vedlikehold og drift av veibelysning
- Kommunen beholder eiendomsretten til grunnen under veianlegget
- Kommunen skal ha tilgang til tekniske infrastruktur under veianlegget
- Dersom kommunen i forbindelse med arbeider på veianlegget gjør skade på veibancn eller tilhørende anlegg, skal Kommunen straks arbeidet er ferdigstilt gjenopprette den tidligere tilstand
- Veitraséen kan ikke endres uten kommunens samtykke
- Veilaget overtar vedlikeholdsansvaret i tråd med veilovens § 54 og veilagets vedtekter
- Som et ledd i overtakelsen skal Kommunen utføre følgende tiltak på veien:
 1. Reasfaltering inkl. breddeutvidelse i avkjøring mot Batteriveien. Utlegging med 100 kg/m²
 2. Kommunen overtar veilyspunkt(er) som veilaget etablerer innen 01.07.2009 og kan besørge tilkobling av kabel til eks. veilysanlegg, men ikke kabling fram til tilkoblingspunktet.
 3. Stråkasse blir stående og skal være fylt opp pr. 01.01.09

Tiltakene skal være utført innen: 01.07.2009

Denne overtakelsesprotokollen med vedlegg er utferdiget i to eksemplarer, ett til hver av partene.

Drøbak, den: 02.02.09

FROGN KOMMUNE
TEKNIKK- OG FORVALTNING
Tlf. 64 90 60 00 - Fax 64 90 60 01
PB. 10 - 1441 DRØBAK
.....*Ann Birthe*.....

For Veilaget

.....*[Signature]*.....

Vedlegg: Kartkopi hvor veisnekningen er angitt.

