

# Bruk av parkeringslys eller nærlys under kjøring i mørke på opplyste gater og veger

*Avdelingsingeniør Arnulf Ingulstad*

UDK 628.92/.97:656.1

Spørsmålet om hvorvidt man under kjøring i mørke på opplyste gater og veger skal bruke nærlys eller parkeringslys, berører de fleste bilister og har vært gjenstand for gjentatte diskusjoner i de senere årene. At problemet ikke er helt enkelt fremgår av den meget uensartede lovgivning som gjelder på dette område i de forskjellige land. For kjøring i mørke i tettbygd strøk gjelder nemlig følgende regler:

*USA:* Nærlys obligatorisk uten hensyn til vegbelysningens kvalitet.

*Storbritannia, Nederland, Danmark:* Bilførerne har fritt valg mellom parkeringslys og nærlys, men i disse land er det en anbefaling om å bruke parkeringslys på godt opplyste gater.

*Tyskland og Sverige:* Som generell regel skal benyttes nærlys, men det er åpnet adgang til å benytte parkeringslys på godt opplyste gater.

*Italia, Frankrike, Belgia og Norge:* Parkeringslys er obligatorisk ved kjøring på godt opplyste gater.

## **Generelle betraktninger.**

Av vegtrafikkulykkene skjer ca 20—30 % om natten, til tross for at nattrafikken sett i forhold til trafikken om dagen er langt mindre enn dette tallet tilsier. Dessuten er nattulykkene for største delen forbundet med alvorligere følger enn ulykker om dagen. Et viktig middel til å redusere nattulykkene ligger i forbedring av gatebelysningen. Av undersøkelser ved Road Research Laboratory i England har det vist seg at på strekninger med dårlig gatebelysning hvor man har lagt om til god belysning, er ulykkesfrekvensen blitt redusert med opptil 30 %.

Spørsmålet er så hva slags lys bilene skal benytte ved de forskjellige gatebelysninger. Så lenge gatebelysningen er meget dårlig, er det en selvfølge å benytte bilens fjernlys eller nærlys. Når gatebelysningen er middels god eller god, begynner imidler-

tid tvilen å gjøre seg gjeldende. Målet må være å se og bli sett uten å blende. Blant belysningseksperter synes det å herske generell enighet om at på veger med god belysning er det riktig at bilistene benytter parkeringslys, fordi dette skaper de beste synsforhold og virker minst forstyrrende på andre trafikanter. For bilføreren vil under slike lysforhold nærlyset ikke gi noen bedring av sikten, mens muligheten for å irritere møtende bilister er til stede, spesielt dersom nærlysene er uriktig justert eller bilen ugunstig belastet. I godt opplyste gater vil fotgjengerne vanligvis ikke ha noen vanskeligheter med å se bilene, og parkeringslys vil være tilstrekkelig forutsatt at disse har et rimelig areal og lysstyrke.

Som det fremgår av forannevnte regler, er det i de enkelte lands bestemmelser forsøkt angitt visse retningslinjer for når det skal benyttes nærlys og når det skal benyttes parkeringslys, avhengig av om gatebelysningen er god eller ikke. Men det er opp til bilisten selv å foreta denne vurderingen av gatebelysningen. Dette er vanskelig, og bilistene vurderer lysforholdene svært forskjellig. Derved oppstår en meget uensartet bruk av de forskjellige billys, noe en har et utmerket eksempel på bl. a. i Oslo by. Under slike forhold er det klart at såvel fotgjengere som bilister ofte vil kunne ha vanskeligheter med å registrere bilene og vurdere hastigheten og avstanden når bilenes lys varierer fra kraftige feiljusterte nærlys til gamle, knapt synlige parkeringslys.

## **Engelske undersøkelser.**

Problemet med bruk av nærlys kontra parkeringslys har opptatt myndighetene i mange land, og spesielt i England har man gjort store anstrengelser for å få mer klarhet i dette spørsmålet. Fra oktober 1962 til mars 1963 ble det i Birmingham by

iverksatt en omfattende kampanje for bruk av nærlys under kjøring om kvelden og natten. Rapporten som ble utgitt av Lord Mayor of Birmingham med resultatene fra denne kampanjen, ble gjenstand for den største oppmerksomhet verden over. Rapporten gikk nemlig ut på at man under denne kampanjen hadde redusert ulykkene om natten i meget høy grad, ca 19 %, og at bruken av nærlys således representerte en vesentlig forbedring av trafikksikkerheten under mørkekjøring. De engelske myndigheter ble derfor anmodet om å gjøre bruk av nærlys obligatorisk under kjøring i mørke.

Ved en kritisk statistisk gjennomgåelse av ulykkesmaterialet ved Road Research Laboratory viste det seg imidlertid at sluttsatsene i Birmingham-rapporten var feilaktig på mange vesentlige punkter. Det viste seg nemlig at den prosentvise reduksjon i nattulykker i Birmingham var ubetydelig større enn den prosentvise reduksjon i dagslys. Det er derfor vanskelig å konkludere med at reduksjonen om natten med noen rimelighet kan skyldes den økte bruk av nærlys. Det viste seg imidlertid å være flere ulykker om natten i Birmingham på godt opplyste gater og færre på dårlig opplyste gater enn det man kunne vente hvis forholdet mellom ulykker om dagen og om natten var forblitt det samme. Forskjellen mellom disse to grupper syntes vanskelig å kunne være oppstått tilfeldig. Reduksjonen av ulykkene på dårlig opplyste gater var først og fremst å finne blant fotgjengere.

Konklusjonen fra Road Research Laboratory går således ut på at resultatene fra Birmingham-kampanjen er i overensstemmelse med det syn som er hevdet av belyningsekspertene, nemlig at nærlys har en god effekt i dårlig opplyste gater og en motsatt effekt i godt opplyste gater. Dette resultatet understøttet det råd som er gitt i den engelske Highway Code § 50: Bruk nærlys om natten i tettbebygd strøk med mindre gatebelysningen er god.

I løpet av vinteren 1963—64 ble det gjennomført lignende nærlyskampanjer i en mengde engelske byer, og ulykkesmaterialet ble på nytt studert av Road Research Laboratory og omtalt i Technical Paper No. 73. Tilsammen var 60 byer inkludert i undersøkelsen, hvorav kampanjen som ble utført i Bristol vel er den mest omfattende.

Konklusjonen fra denne meget omfattende undersøkelse går ut på at den eneste signifikante forandring som ble funnet og som kan skyldes bruk av nærlys om natten, var reduksjon i fotgjengerulykker på dårlig opplyste gater i Bristol. Dette resultatet og indikasjonen av de ikke-signifikante forandringer i andre ulykkeskategorier, falt sammen med resultatene av undersøkelsene fra Birmingham i 1962—63.

## Forholdene i Norge.

Gjennom presse og radio er de norske bilister blitt oppfordret til å benytte nærlys under kjøring i bytrafikk. Denne propagandaen er formentlig dels basert på et følelsmessig grunnlag og dels på de feilaktige resultater man først fikk fra Birmingham, idet rapportene fra Road Research Laboratory vedrørende samme undersøkelse og de senere og langt mer vitenskapelig opplagte undersøkelser fra vinteren 1963—64 synes å være lite kjent her i landet.

For å få klarlagt i hvilken grad bilistene i Oslo i dag benytter nærlys og parkeringslys under kjøring i byen om kvelden og natten, foretok Vegdirektoratet i tiden januar—februar 1965 en undersøkelse på 18 forskjellige steder i Oslo by. Det ble her notert hvorvidt bilene som passerte brukte parkeringslys, nærlys eller andre lys. På de samme steder foretok så Oslo Lysverker en måling av gatebelysningens styrke og jevnhetsgrad.

På de 18 stedene ble det observert tilsammen 11 542 biler. Ser en på den prosentvise bruk av nærlys for de forskjellige kategorier kjøretøyer, får en følgende fordeling:

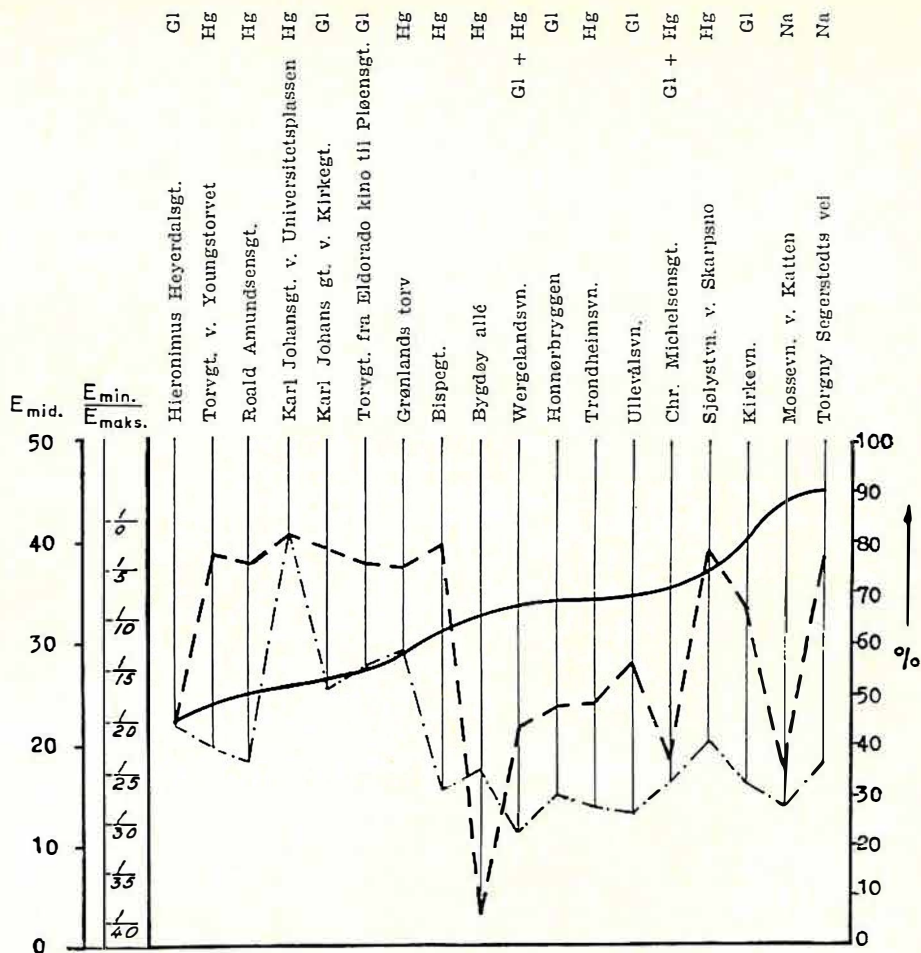
|                   |        |
|-------------------|--------|
| Drosjer .....     | 20,4 % |
| Busser .....      | 34,2 % |
| Personbiler ..... | 71,8 % |
| Lastebiler .....  | 77,6 % |

Gjennomsnittlig gir dette at 65,3 % av kjøretøyene benytter nærlys, 34,2 % parkeringslys og 0,5 % benytter andre lys. Det kan nevnes at gjennomsnittlig nærlysprosent for samtlige kjøretøygrupper under Birminghamkampanjen vurdert ut fra de kjøretøyer som var implisert i ulykker i mørke, var 68 %. Det synes således som en i Oslo bruker nærlys i tilnærmet samme utstrekning som ble målt i Birmingham under kampanjetiden. Imidlertid viser undersøkelsene i Oslo en klar tendens hos drosje- og bussjåfører til å benytte parkeringslys.

I fig. 1 er det gitt en sammenstilling av midlere belyingsstyrke, belyningens jevnhetsgrad og bruken av nærlys på de 18 målestedenene i Oslo. Som det fremgår av diagrammene er belyningen i de målte gater meget forskjellig. Det synes å være en svak tendens til større bruk av nærlys i dårlig belyste gater enn i godt belyste gater, men forskjellen må sies å være forbausende liten. Dette kommer formentlig av at bilistene ikke skifter lys like fort som gatebelysningen varierer.

Går en ut fra det som hevdes av belyningsekspertene og som synes å være bekreftet gjennom de engelske undersøkelser, skulle det være riktig å be-

Fig. 1. Midlere belyningsstyrke, belyningens jevnhetsgrad og bruken av nærlys på 18 målesteder i Oslo.



Anvendte symboler:

$E_{mid}$  = Midlere horisontale belyningsstyrke (Lux) målt på vegbanen — · — · —

$E_{min}$  = Belyningens jevnhetsgrad — — —

$E_{maks}$   
Biler som benytter nærlys i % — — — — —

Lyskildens art:

Hg = Kvikksølvdamplampe

G1 = Glødelampe

Na = Natriumdamplampe

nytte nærlys i dårlig opplyste gater, mens man i godt opplyste gater helst bør kjøre på parkeringslys. For å få bilistene til å benytte de riktige lys og samtidig unngå den uheldige bruk av forskjellige billys, synes det riktig å forsøke å komme bort fra en skjønsmessig vurdering av lysforholdene. Spørsmålet er da først og fremst hvilke gater kan betegnes som godt opplyste og hvilke må betegnes som dårlig opplyste.

British Standard Code of Practice CP 1004 inndeler gatebelysningen i to hovedgrupper A og B. Gatebelysning henhørende til gruppe A er brukbare for hovedgater og til gruppe B for alle andre gater. Gruppe A er videre delt i tre undergrupper, 1 for stortrafikk, 2 for normaltrafikk og 3 for mindre trafikk. Som godt opplyste gater betegner Road Rese-

arch Laboratory de gater hvor belysningen oppfyller kravene til gruppe A 1 og A 2.

Etter oppgave fra Oslo Lysverker er følgende gater henhørende til gruppe A etter British Standard:

Karl Johansgate, fra Stortinget til Abelhaugen (A1)

Grønlandsleret, over Grønlands torg (A1)

Ytre Ringveg (A3)

Sjølystvegen, ved Skarpsno (A3)

Drammensvegen, fra Bestum til Skøyen (A3)

Frognerstranda (A3)

Rosenkrantzgate (A3).

Som det fremgår av denne oversikten, skulle det således bare være et fåtall gater i Oslo hvor det bør benyttes parkeringslys under kjøring i mørke. Selv om en her inkluderer gater med A3 belysning,

kunne en tenke seg muligheten som en rettleiding for bilistene å offentliggjøre lister over disse gater. En annen mulighet vil kanskje være å merke gatene med spesielle skilt eller symboler. Det kan i denne forbindelse nevnes at et slikt system er satt i verk i Lausanne i Sveits. Lausanne-politiet antar som kriterium for god belysning en oppfatnings-evne på 100 m avstand om natten. En særskilt kommisjon har som oppgave å bestemme gatebelysningen. Den har oppstilt en fortegnelse over godt belyste gater, hvor politiet gjennomfører kontroll med at bilistene bare benytter parkeringslys under kjøring i mørke.

Man har i Norge foreløpig ingen undersøkelser som kan gi solid grunnlag for vurdering av mørkeulykkene og angi i hvilken grad bruken av nær- eller parkeringslys har spilt noen rolle. Oslo bilsakkyndige som bistår politiet i etterforskning av trafikkulykker, har imidlertid det bestemte inntrykk at mange ulykker kunne vært unngått hvis bilene hadde benyttet nærllys i stedet for parkeringslys og påpeker spesielt den gunstige virkning dette vil ha for fotgjengere. Når en tar i betraktning de meget få gater som kan sies å ha god belysning i Oslo, så er Oslo bilsakkyndiges oppfatning og erfaring i tråd med undersøkelsene fra England.

## Konklusjon.

Omfattende undersøkelser i England gjennom flere år synes å ha bekreftet det som vanligvis hevdes av belysningseksperter, nemlig at man under kjøring i tettbebygd strøk i mørke på gater med dårlig eller middels god belysning skal benytte nærllys. I gater med god belysning bør det benyttes parkeringslys, forutsatt at disse har rimelig styrke og areal.

Etter oppgaver fra Oslo Lysverker synes det klart at det er meget få gater i Oslo som fyller kravene som må stilles til god vegbelysning, og hvor det vil være riktig å benytte parkeringslys under kjøring i mørke.

Med unntak av disse få gater vil det for det øvrige vegnett være riktig å bruke nærllys. En mulighet til å informere bilistene om hvilke gater myndighetene anser for å ha så god belysning at parkeringslys bør nyttes, kan være enten å offentliggjøre lister med fortegnelse over gatene eller ved spesiell merking av gatene.

Den beste måten å redusere antall mørkeulykker på vil imidlertid være en fortsatt utbygging av gatebelysningen, slik at antallet av godt opplyste gater kan bli størst mulig.

## Offentlige veger og gater

Tabell 1. Lengde pr 1. januar 1966

| Fylke                | Riks-veger km | Fylkes-veger km | Komm. veger km | Sum km  | Fylke                      | Riks-veger km | Fylkes-veger km | Komm. veger km | Sum km   |
|----------------------|---------------|-----------------|----------------|---------|----------------------------|---------------|-----------------|----------------|----------|
| Østfold . . . . .    | 799,6         | 1 315,0         | 656,2          | 2 770,8 | Hordaland . . . . .        | 1 527,8       | 1 549,8         | 1 187,7        | 4 265,3  |
| Akershus . . . . .   | 919,9         | 1 318,8         | 656,5          | 2 895,2 | Bergen . . . . .           | 24,5          | —               | 184,3          | 208,8    |
| Oslo . . . . .       | 106,7         | —               | 997,4          | 1 104,1 | Sogn og Fjordane . . . . . | 1 299,5       | 934,6           | 1 063,8        | 3 297,9  |
| Hedmark . . . . .    | 1 914,6       | 2 791,2         | 730,3          | 5 436,1 | Møre og Romsdal . . . . .  | 1 658,8       | 1 834,0         | 1 260,6        | 4 753,4  |
| Oppland . . . . .    | 1 662,3       | 2 097,9         | 470,7          | 4 230,9 | Sør-Trøndelag . . . . .    | 1 260,7       | 1 869,5         | 736,6          | 3 866,8  |
| Buskerud . . . . .   | 1 090,8       | 1 139,8         | 763,3          | 2 993,9 | Nord-Trøndelag . . . . .   | 1 414,6       | 1 872,4         | 664,3          | 3 951,3  |
| Vestfold . . . . .   | 594,2         | 718,4           | 519,1          | 1 831,7 | Nordland . . . . .         | 2 074,3       | 2 476,7         | 1 500,0        | 6 051,0  |
| Telemark . . . . .   | 1 154,8       | 1 134,9         | 883,6          | 3 173,3 | Troms . . . . .            | 1 417,1       | 1 398,8         | 529,5          | 3 345,4  |
| Aust-Agder . . . . . | 874,2         | 1 265,4         | 263,8          | 2 403,4 | Finnmark . . . . .         | 1 476,5       | 591,9           | 465,3          | 2 533,7  |
| Vest-Agder . . . . . | 911,5         | 1 696,2         | 523,0          | 3 130,7 |                            |               |                 |                |          |
| Rogaland . . . . .   | 1 030,2       | 1 738,8         | 723,9          | 3 492,9 | Hele landet                | 23 212,6      | 27 744,1        | 14 779,9       | 65 736,6 |

<sup>1)</sup> Ufullstendige oppgaver.

Tabell 2. Lengde pr 1. januar 1966 fordelt på dekketyper.

| Fylke                   | Faste dekker |              |             |                  | Oljegrusdekker |              |             |               | Grusdekker |              |             |                 |
|-------------------------|--------------|--------------|-------------|------------------|----------------|--------------|-------------|---------------|------------|--------------|-------------|-----------------|
|                         | Riks-veger   | Fylkes-veger | Komm. veger | Sum faste dekker | Riks-veger     | Fylkes-veger | Komm. veger | Sum olje-grus | Riks-veger | Fylkes-veger | Komm. veger | Sum grus-dekker |
|                         | km           | km           | km          | km               | km             | km           | km          | km            | km         | km           | km          | km              |
| Østfold . . . . .       | 438,1        | 160,1        | 201,9       | 800,1            | 44,4           | 8,9          | —           | 53,3          | 317,1      | 1 146,0      | 454,3       | 1 917,4         |
| Akershus . . . . .      | 469,5        | 228,3        | 106,1       | 803,9            | 164,1          | 42,9         | 0,5         | 207,5         | 286,3      | 1 047,6      | 549,9       | 1 883,8         |
| Oslo . . . . .          | 106,7        | —            | 992,7       | 1 099,4          | —              | —            | —           | —             | —          | —            | 4,7         | 4,7             |
| Hedmark . . . . .       | 270,8        | 29,4         | 14,0        | 314,2            | 449,7          | 5,7          | —           | 455,4         | 1 194,1    | 2 756,1      | 716,3       | 4 666,5         |
| Oppland . . . . .       | 325,8        | 26,9         | 28,0        | 380,7            | 219,5          | 22,7         | —           | 242,2         | 1 117,0    | 2 048,3      | 442,7       | 3 608,0         |
| Buskerud . . . . .      | 489,2        | 110,4        | 63,7        | 663,3            | 143,3          | 0,4          | 0,4         | 144,1         | 458,3      | 1 029,0      | 699,2       | 2 186,5         |
| Vestfold . . . . .      | 400,2        | 288,6        | 261,2       | 950,0            | 83,4           | 1,2          | —           | 84,6          | 110,6      | 428,6        | 257,9       | 797,1           |
| Telemark . . . . .      | 310,3        | 39,0         | 54,7        | 404,0            | 275,2          | 13,4         | 1,2         | 289,8         | 569,3      | 1 082,5      | 827,7       | 2 479,5         |
| Aust-Agder . . . . .    | 191,3        | 70,2         | 30,4        | 291,9            | 137,0          | 0,9          | —           | 137,9         | 545,9      | 1 194,3      | 233,4       | 1 973,6         |
| Vest-Agder . . . . .    | 321,9        | 60,0         | 123,5       | 505,4            | 21,6           | —            | —           | 21,6          | 568,0      | 1 636,2      | 399,5       | 2 603,7         |
| Rogaland . . . . .      | 363,1        | 139,7        | 176,0       | 678,8            | 132,7          | 56,5         | 7,8         | 197,0         | 534,4      | 1 542,6      | 540,1       | 2 617,1         |
| Hordaland . . . . .     | 332,5        | 86,3         | 60,9        | 479,7            | 90,4           | —            | —           | 90,4          | 1 104,9    | 1 463,5      | 1 126,7     | 3 695,2         |
| Bergen . . . . .        | 24,5         | —            | 132,2       | 156,7            | —              | —            | —           | —             | —          | —            | 52,1        | 52,1            |
| Sogn og Fjord. . . . .  | 175,5        | 4,0          | 33,0        | 212,5            | 109,3          | —            | —           | 109,3         | 1 014,7    | 930,6        | 1 030,8     | 2 976,1         |
| Møre og Romsd. . . . .  | 211,5        | 18,2         | 42,4        | 272,1            | 207,7          | 8,1          | —           | 215,8         | 1 239,6    | 1 807,7      | 1 218,2     | 4 265,5         |
| Sør-Trøndelag . . . . . | 181,5        | 65,5         | 81,7        | 328,7            | 38,9           | —            | —           | 38,9          | 1 040,3    | 1 804,0      | 654,9       | 3 499,2         |
| Nord-Trøndel. . . . .   | 185,0        | 6,5          | 2,6         | 194,1            | 113,6          | 3,1          | —           | 116,7         | 1 116,0    | 1 862,8      | 661,7       | 3 640,5         |
| Nordland . . . . .      | 113,6        | 5,4          | + / 20,0    | 139,0            | 26,0           | —            | —           | 26,0          | 1 934,7    | 2 471,3      | 1 480,0     | 5 886,0         |
| Troms . . . . .         | 50,9         | 5,2          | 9,6         | 65,7             | 11,0           | —            | —           | 11,0          | 1 355,2    | 1 393,6      | 519,9       | 3 268,7         |
| Finnmark . . . . .      | 31,4         | 6,3          | 20,7        | 58,4             | —              | —            | —           | —             | 1 445,1    | 5 585,6      | 444,6       | 2 475,3         |
| Hele landet . . . . .   | 4 993,3      | 1 350,0      | 2 455,3     | 8 798,6          | 2 267,8        | 163,8        | 9,9         | 2 441,5       | 15 951,5   | 26 230,3     | 12 314,7    | 54 496,5        |

Tabell 3. Lengde av faste dekker pr 1. januar 1966

| Fylke                    | Riksveger |         |        |                  | Fylkesveger |         |        |                  | Kommunale veger |         |        |                  | Sum       |         |        |           |
|--------------------------|-----------|---------|--------|------------------|-------------|---------|--------|------------------|-----------------|---------|--------|------------------|-----------|---------|--------|-----------|
|                          | Gate sten | Be-tong | Asfalt | Sum faste dekker | Gate sten   | Be-tong | Asfalt | Sum faste dekker | Gate sten       | Be-tong | Asfalt | Sum faste dekker | Gate sten | Be-tong | Asfalt | Total sum |
|                          | km        | km      | km     | km               | km          | km      | km     | km               | km              | km      | km     | km               | km        | km      | km     | km        |
| Østfold . . . . .        | 22,2      | —       | 415,9  | 438,1            | 2,1         | 3,3     | 154,7  | 160,1            | 7,7             | —       | 194,2  | 201,9            | 32,0      | 3,3     | 764,8  | 800,1     |
| Akershus . . . . .       | —         | —       | 469,5  | 469,5            | —           | —       | 228,3  | 228,3            | —               | —       | 106,1  | 106,1            | —         | —       | 803,9  | 803,9     |
| Oslo . . . . .           | 3,5       | —       | 103,2  | 106,7            | —           | —       | —      | —                | —               | —       | 992,7  | 992,7            | 3,5       | —       | 1095,9 | 1099,4    |
| Hedmark . . . . .        | —         | —       | 270,8  | 270,8            | —           | —       | 29,4   | 29,4             | —               | —       | 14,0   | 14,0             | —         | —       | 314,2  | 314,2     |
| Oppland . . . . .        | —         | 0,5     | 325,3  | 325,8            | —           | —       | 26,9   | 26,9             | —               | —       | 28,0   | 28,0             | —         | 0,5     | 380,2  | 380,7     |
| Buskerud . . . . .       | 10,4      | 12,4    | 466,4  | 489,2            | 3,2         | 0,1     | 107,1  | 110,4            | 0,4             | —       | 63,3   | 63,7             | 14,0      | 12,5    | 636,8  | 663,3     |
| Vestfold . . . . .       | 13,8      | 17,0    | 369,4  | 400,2            | 7,8         | 11,9    | 268,9  | 288,6            | 0,5             | 0,2     | 260,5  | 261,2            | 22,1      | 29,1    | 898,8  | 950,0     |
| Telemark . . . . .       | 4,4       | 3,9     | 302,0  | 310,3            | —           | —       | 39,0   | 39,0             | —               | —       | 54,7   | 54,7             | 4,4       | 3,9     | 395,7  | 404,0     |
| Aust-Agder . . . . .     | —         | —       | 191,3  | 191,3            | —           | —       | 70,2   | 70,2             | 0,9             | —       | 29,5   | 30,4             | 0,9       | —       | 291,0  | 291,9     |
| Vest-Agder . . . . .     | 0,2       | —       | 321,7  | 321,9            | 1,3         | —       | 58,7   | 60,0             | 0,9             | —       | 122,6  | 123,5            | 2,4       | —       | 503,0  | 505,4     |
| Rogaland . . . . .       | 2,0       | 1,3     | 359,8  | 363,1            | 1,8         | —       | 137,9  | 139,7            | 3,4             | 0,5     | 172,1  | 176,0            | 7,2       | 1,8     | 669,8  | 678,8     |
| Hordaland . . . . .      | 0,3       | —       | 332,2  | 332,5            | —           | —       | 86,3   | 86,3             | —               | —       | 60,9   | 60,9             | 0,3       | —       | 479,4  | 479,7     |
| Bergen . . . . .         | 6,9       | —       | 17,6   | 24,5             | —           | —       | —      | —                | 22,4            | —       | 109,8  | 132,2            | 29,3      | —       | 127,4  | 156,7     |
| Sogn og Fjord. . . . .   | 0,7       | —       | 174,8  | 175,5            | —           | —       | 4,0    | 4,0              | —               | —       | 33,0   | 33,0             | 0,7       | —       | 211,8  | 212,5     |
| Møre og Romsd. . . . .   | 1,1       | —       | 210,4  | 211,5            | 0,6         | —       | 17,6   | 18,2             | 2,0             | —       | 40,4   | 42,4             | 3,7       | —       | 268,4  | 272,1     |
| Sør-Trøndelag . . . . .  | 4,1       | 1,1     | 176,3  | 181,5            | 1,4         | 1,7     | 62,4   | 65,5             | 8,2             | —       | 73,5   | 81,7             | 13,7      | 2,8     | 312,2  | 328,7     |
| Nord-Trøndelag . . . . . | —         | —       | 185,0  | 185,0            | —           | —       | 6,5    | 6,5              | —               | —       | 2,6    | 2,6              | —         | —       | 194,1  | 194,1     |
| Nordland . . . . .       | —         | 1,0     | 112,6  | 113,6            | —           | —       | 5,4    | 5,4              | —               | —       | 20,0   | 20,0             | —         | —       | 138,0  | 139,0     |
| Troms . . . . .          | —         | —       | 50,9   | 50,9             | —           | —       | 5,2    | 5,2              | —               | —       | 9,6    | 9,6              | —         | —       | 65,7   | 65,7      |
| Finnmark . . . . .       | —         | —       | 31,4   | 31,4             | —           | —       | 6,3    | 6,3              | —               | —       | 20,7   | 20,7             | —         | —       | 58,4   | 58,4      |
| Hele landet . . . . .    | 69,6      | 37,2    | 4886,5 | 4993,3           | 18,2        | 17,0    | 1314,8 | 1350,0           | 46,4            | 0,7     | 2408,2 | 2455,3           | 134,2     | 54,9    | 8609,5 | 8798,6    |

# Motorvognkontroller utført av Statens bilsakkyndige i 1965

| 1               | 2       | 3       | 4     | 5     | 6     | 7     | 8      | 9       | 10    | 11      | 12    | 13     | 14    | 15   | 16   | 17   | 18   | 19   | 20   | 21   | 22   | 23   | 24   |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
|-----------------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|-------|---------|-------|--------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------------|-------------|--------|---------------------|-----------|------------|--------------|-------|----------------|-----------------|--------------|-----------------------|-------|------------------------------|-----|---------|--------|------|-------|----------|----------|
|                 |         |         |       |       |       |       |        |         |       |         |       |        |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | Antall kontrollerte kjøretøyer |             |        |                     |           |            |              |       |                | Ant. kontroller |              | Nektet brukt          |       | Mangler ved (i prosent av 9) |     |         |        |      |       |          |          |
|                 |         |         |       |       |       |       |        |         |       |         |       |        |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | Antall kjøretøyer pr 31.12.64  | Personbiler | Busser | Vare- og lastebiler | Traktorer | Tilhengere | Motor-sykler | I alt | I prosent av 2 | I alt           | Herav utektr | Godkjent uten mangler | I alt | I prosent av 9               | Lys | Styring | Fjærer | Hjul | Gummi | Karoseri | Fotbrens |
| Oslo            | 116 088 | 16 750  | 474   | 5 826 | 60    | 1 128 | 566    | 24 804  | 21,4  | 32 193  | 1 526 | 11367  | 646   | 2,6  | 27,9 | 18,8 | 8,8  | 2,4  | 7,1  | 13,4 | 26,6 | 14,1 | 25,5 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Lillestrøm      | 33 163  | 6 368   | 230   | 1 904 | 54    | 442   | 886    | 9 884   | 29,7  | 16 931  | 708   | 3 389  | 236   | 2,4  | 51,7 | 30,5 | 11,8 | 6,8  | 10,9 | 15,0 | 44,3 | 31,0 | 39,4 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Drøbak          | 10 013  | 1 712   | 60    | 542   | 14    | 114   | 156    | 2 598   | 26,0  | 4 400   | 66    | 842    | 232   | 8,9  | 54,6 | 39,2 | 15,3 | 7,2  | 13,0 | 25,2 | 40,1 | 27,2 | 52,4 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Sandvika        | 21 033  | 4 396   | 18    | 890   | 84    | 218   | 500    | 6 106   | 29,0  | 8 741   | 918   | 2 388  | 202   | 3,3  | 38,6 | 25,6 | 4,7  | 8,2  | 12,5 | 16,9 | 24,8 | 19,3 | 34,6 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Moss            | 12 124  | 2 988   | 48    | 676   | 232   | 186   | 698    | 4 828   | 39,8  | 7 819   | 1 189 | 1 818  | 172   | 3,6  | 49,9 | 33,5 | 15,9 | 19,2 | 10,8 | 37,7 | 28,7 | 25,0 | 48,3 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Fredrikstad     | 13 689  | 2 788   | 90    | 632   | 74    | 154   | 746    | 4 484   | 32,7  | 6 789   | 334   | 1 810  | 112   | 2,5  | 41,7 | 20,4 | 7,8  | 11,7 | 12,2 | 28,3 | 20,3 | 11,0 | 45,3 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Sarpsborg       | 20 201  | 3 590   | 56    | 1 054 | 184   | 888   | 5 772  | 28,6    | 8 220 | 210     | 3 168 | 178    | 3,1   | 25,4 | 20,6 | 4,5  | 3,4  | 8,1  | 10,8 | 14,6 | 9,2  | 15,1 |      |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Halden          | 8 296   | 2 188   | 34    | 458   | 40    | 76    | 358    | 3 154   | 38,0  | 4 470   | 169   | 1 624  | 84    | 2,6  | 31,2 | 14,5 | 9,7  | 1,6  | 4,9  | 8,0  | 14,5 | 12,3 | 22,6 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Hamar           | 35 966  | 4 322   | 74    | 1 406 | 80    | 344   | 528    | 6 754   | 18,7  | 10 025  | 340   | 2 704  | 126   | 1,9  | 41,4 | 18,8 | 11,8 | 12,9 | 6,8  | 16,1 | 21,6 | 24,6 | 29,2 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Kongsvinger     | 17 117  | 1 634   | 38    | 548   | 106   | 292   | 174    | 2 792   | 16,4  | 4 716   | 942   | 1 100  | 53    | 1,9  | 31,7 | 29,5 | 15,5 | 7,0  | 7,7  | 18,8 | 30,8 | 19,1 | 36,9 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Lillehammer     | 20 068  | 2 816   | 80    | 1 228 | 722   | 300   | 302    | 5 448   | 27,1  | 8 090   | 1 414 | 2 216  | 208   | 3,8  | 34,5 | 13,5 | 5,4  | 5,1  | 7,1  | 12,8 | 13,0 | 12,2 | 33,6 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Gjøvik          | 28 010  | 4 090   | 156   | 1 440 | 424   | 172   | 534    | 6 816   | 24,3  | 10 051  | 767   | 3 082  | 170   | 2,5  | 40,2 | 22,9 | 9,7  | 4,7  | 8,4  | 19,5 | 24,6 | 22,4 | 30,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Drammen         | 21 363  | 3 774   | 28    | 1 588 | 26    | 466   | 534    | 6 416   | 30,0  | 9 117   | 270   | 2 320  | 232   | 3,6  | 37,7 | 20,2 | 10,5 | 3,2  | 4,7  | 15,9 | 33,8 | 22,6 | 19,2 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Hønefoss        | 18 907  | 4 582   | 216   | 1 478 | 78    | 244   | 640    | 7 238   | 38,3  | 10 187  | 206   | 4 359  | 122   | 1,7  | 20,2 | 16,5 | 8,4  | 2,3  | 3,6  | 8,4  | 14,2 | 15,5 | 12,6 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Kongsberg       | 13 476  | 2 298   | 30    | 526   | 84    | 148   | 418    | 3 504   | 26,6  | 4 170   | 252   | 2 709  | 30    | 0,9  | 13,9 | 8,3  | 3,7  | 1,9  | 2,5  | 4,6  | 8,3  | 9,6  | 9,2  |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Horten          | 9 851   | 2 108   | 108   | 854   | 134   | 172   | 268    | 3 644   | 37,0  | 4 483   | 345   | 2 132  | 110   | 3,0  | 21,9 | 10,5 | 3,4  | 5,4  | 3,2  | 11,3 | 13,8 | 10,9 | 17,9 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Tønsberg        | 14 413  | 2 606   | 44    | 902   | 26    | 94    | 502    | 4 174   | 29,0  | 5 413   | 440   | 2 322  | 104   | 2,5  | 29,5 | 12,9 | 10,4 | 2,0  | 5,9  | 9,3  | 15,0 | 13,7 | 11,9 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Larvik          | 19 243  | 3 174   | 72    | 992   | 318   | 254   | 696    | 5 506   | 28,6  | 8 659   | 242   | 1 844  | 112   | 2,0  | 41,5 | 24,5 | 11,7 | 6,5  | 9,2  | 17,5 | 19,4 | 18,8 | 38,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Skien           | 27 990  | 4 480   | 54    | 1 142 | 72    | 156   | 1 084  | 6 988   | 24,9  | 8 805   | 668   | 3 985  | 152   | 2,2  | 20,8 | 14,2 | 5,0  | 3,1  | 7,5  | 7,9  | 19,2 | 12,5 | 15,2 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Notodden        | 8 009   | 1 144   | 8     | 470   | 44    | 80    | 168    | 1 914   | 23,9  | 2 569   | 338   | 1 136  | 64    | 3,3  | 25,9 | 21,1 | 12,4 | 4,6  | 6,6  | 11,0 | 13,7 | 18,5 | 24,1 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Arendal         | 16 139  | 2 834   | 42    | 974   | 30    | 232   | 720    | 4 832   | 29,9  | 6 656   | 384   | 2 662  | 100   | 2,1  | 28,3 | 14,6 | 7,6  | 3,6  | 7,1  | 15,3 | 21,9 | 22,0 | 28,1 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Kristiansand S. | 20 363  | 4 904   | 246   | 1 412 | 12    | 298   | 668    | 7 540   | 37,0  | 11 431  | 764   | 3 102  | 268   | 3,6  | 43,2 | 25,5 | 11,1 | 8,8  | 9,5  | 21,0 | 25,1 | 15,5 | 24,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Flekkefjord     | 5 921   | 842     | 40    | 346   | 2     | 8     | 78     | 1 316   | 22,2  | 2 134   | 170   | 346    | 48    | 3,6  | 34,1 | 27,4 | 16,7 | 9,4  | 7,4  | 25,3 | 26,9 | 27,6 | 32,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Stavanger       | 37 392  | 7 072   | 98    | 2 436 | 64    | 164   | 1 592  | 11 426  | 30,6  | 18 017  | 342   | 3 680  | 124   | 1,1  | 52,3 | 35,5 | 13,4 | 12,2 | 1,6  | 31,9 | 45,6 | 33,6 | 45,5 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Haugesund       | 10 609  | 2 198   | 46    | 710   | 82    | 94    | 644    | 3 774   | 35,6  | 5 532   | 98    | 1 660  | 52    | 1,4  | 36,6 | 19,7 | 7,7  | 5,1  | 11,1 | 23,0 | 21,1 | 16,2 | 21,2 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Bergen          | 46 389  | 7 580   | 834   | 2 176 | 256   | 106   | 1 056  | 12 008  | 25,9  | 16 726  | 1 059 | 4 387  | 347   | 2,9  | 36,5 | 29,3 | 12,1 | 3,5  | 10,6 | 23,2 | 31,9 | 19,5 | 25,2 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Førde           | 14 484  | 708     | 16    | 316   | 24    | 26    | 50     | 1 140   | 7,9   | 1 802   | 206   | 442    | 42    | 3,7  | 35,4 | 30,7 | 12,9 | 6,3  | 13,2 | 20,4 | 23,5 | 14,4 | 23,0 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Ålesund         | 15 689  | 2 518   | 108   | 916   | 192   | 86    | 24     | 3 844   | 24,5  | 5 504   | 308   | 1 678  | 84    | 2,2  | 27,5 | 27,0 | 6,1  | 4,8  | 9,3  | 16,1 | 29,5 | 21,5 | 21,2 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Molde           | 8 169   | 228     | 44    | 382   | 88    | 140   | 28     | 910     | 11,1  | 1 372   | 376   | 484    | 6     | 0,7  | 21,8 | 5,9  | 5,7  | 2,0  | 5,7  | 11,1 | 8,4  | 9,5  | 33,9 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Kristiansund N  | 9 085   | 1 256   | 104   | 410   | 60    | 64    | 316    | 2 210   | 24,3  | 3 396   | 122   | 824    | 130   | 5,9  | 37,9 | 24,1 | 9,1  | 1,7  | 13,3 | 17,4 | 30,0 | 17,3 | 18,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Trondheim       | 46 492  | 6 674   | 340   | 2 246 | 324   | 442   | 700    | 10 726  | 23,1  | 16 104  | 920   | 4 537  | 451   | 4,2  | 38,2 | 24,1 | 10,6 | 6,1  | 8,6  | 21,4 | 25,0 | 20,6 | 36,6 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Steinkjer       | 28 349  | 3 516   | 108   | 1 352 | 48    | 198   | 726    | 5 948   | 21,0  | 9 044   | 565   | 1 836  | 86    | 1,4  | 41,8 | 27,6 | 12,2 | 5,3  | 9,8  | 26,5 | 35,1 | 24,0 | 31,9 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Mosjøen         | 14 975  | 1 224   | 32    | 458   | 2     | 54    | 120    | 1 890   | 12,6  | 3 005   | 371   | 670    | 112   | 5,9  | 42,1 | 27,4 | 13,6 | 3,6  | 11,6 | 20,2 | 24,6 | 30,8 | 36,0 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Bodø            | 11 332  | 1 378   | 22    | 318   | 64    | 32    | 150    | 1 964   | 17,3  | 2 747   | 116   | 890    | 100   | 5,1  | 25,3 | 14,7 | 3,2  | 8,4  | 3,9  | 14,1 | 24,6 | 22,1 | 16,0 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Narvik          | 15 567  | 1 230   | 60    | 414   | 4     | 54    | 44     | 1 806   | 11,6  | 3 109   | 156   | 432    | 114   | 6,3  | 45,7 | 39,7 | 9,4  | 8,1  | 10,8 | 24,9 | 39,0 | 27,6 | 30,4 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Harstad         | 7 705   | 1 410   | 44    | 704   | 76    | 46    | 130    | 2 410   | 31,3  | 3 426   | 257   | 914    | 110   | 4,6  | 23,9 | 23,9 | 14,3 | 3,7  | 9,8  | 12,2 | 20,2 | 10,4 | 17,9 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Tromsø          | 12 293  | 2 276   | 54    | 534   | 42    | 28    | 126    | 3 060   | 24,9  | 4 556   | 519   | 1 186  | 118   | 3,9  | 36,0 | 36,4 | 13,2 | 11,4 | 9,6  | 17,0 | 28,4 | 17,5 | 17,5 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Vadsø           | 10 878  | 1 030   | 8     | 428   | 8     | 16    | 12     | 1 502   | 13,8  | 2 080   | 1 074 | 364    | 154   | 10,3 | 38,9 | 40,1 | 11,5 | 11,3 | 11,5 | 17,3 | 36,2 | 29,4 | 21,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Vegdirektoratet |         | 512     | 60    | 286   |       | 24    | 54     | 936     |       | 1 144   | 664   | 218    | 80    | 8,5  | 35,7 | 26,3 | 13,8 | 8,1  | 15,9 | 22,8 | 20,3 | 19,2 | 39,8 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Ikke oppgitt    |         | 480     | 22    | 80    |       | 8     | 14     | 638     |       | 790     | 80    | 257    | 46    | 7,2  | 29,5 | 23,3 | 10,0 | 5,3  | 8,1  | 18,7 | 25,0 | 22,2 | 26,4 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |
| Sum             | 800 861 | 127 678 | 4 246 | 41454 | 4 058 | 7 350 | 17 918 | 202 704 | 25,3  | 294 423 | 19895 | 88 884 | 5 917 | 2,9  | 35,7 | 23,3 | 9,8  | 5,9  | 8,9  | 17,9 | 26,0 | 19,3 | 28,1 |                                |             |        |                     |           |            |              |       |                |                 |              |                       |       |                              |     |         |        |      |       |          |          |

# Om ervervelse av grunn til veganlegg

## Ekspropriasjonsrettslige spørsmål

Høyesterettsadvokat Ingolf Vislie

UDK 351.712.5

### Den nye vegloven.

Det er en grunnsetning i ekspropriasjonsretten at intet ekspropriasjonsinngrep skal skje uten at offentlige interesser krever det. De offentlige interesser som står bak kravet om ekspropriasjon må være større enn de interesser og verdier som skal eksproprieres.

Vanligvis blir avveiningen av offentlige kontra private interesser foretatt av et presumptivt uavhengig forvaltningsorgan, f. eks. et departement, eller av en skjønnsrett.

For ekspropriasjonsinngrep etter vegloven gjelder ikke denne ordningen. Vegmyndighetene — eller vegstyremaktene — har fått det vi kaller *umiddelbar lovhjemmel* til å foreta ekspropriasjon av det som trengs til anlegg, vedlikehold og drift av riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Stortinget har med dette gitt uttrykk for at en veg *alltid* må kunne kreve at andre interesser viker, dersom vegstyremaktene finner vegen nødvendig.

Denne ordningen legger et stort ansvar på vegmyndighetene, som nærmest skal kontrollere seg selv og gi seg selv tillatelse til ekspropriasjon. For å sikre en best mulig saksbehandling, er det ved Kgl. res. av 15. januar 1965 oppstilt bestemte regler for fremgangsmåten ved eiendomsinngrep etter vegloven.

Disse regler er temmelig strenge. De sikrer mot ekspropriasjon i utide, og de inneholder ganske vidtgående garantier for en forsvarlig saksbehandling fra vegmyndighetenes side.

Innledningsvis bestemmer resolusjonen av 15. januar at erverv av fast eiendom til bygging eller utbedring av riksveg eller fylkesveg ikke må finne sted før det foreligger godkjent detaljplan. Det henvises her til særskilte forskrifter av 20. januar 1965 om planer for riksveger og fylkesveger. Disse forskrifter inneholder bestemmelse om undersøkelsesplaner, hovedplan, detaljplan med linjeangivelse,

tekniske planer, bevilgningsoverslag samt særbestemmelser om planer i strøk hvor bygningsloven er gjort gjeldende.

«Detaljplanen» skal for riksveger forelegges Vegdirektoratet til godkjenning, før ekspropriasjonsinngrep kan skje. For fylkesveger skal tilsvarende plan forelegges fylkesmannen, som kan kreve at den blir fremlagt for fylkesutvalget til godkjenning.

Det er særlig viktig å være oppmerksom på dette med at detaljplaner skal forelegges Vegdirektoratet henholdsvis fylkesmannen til godkjenning. Dette er et ledd i en formbundet, administrativ saksbehandling. Hvis Vegvesenet fremmer skjønn og krever avståelse uten å ha en slik godkjent detaljplan, vil skjønnsretten etter krav fra de saksøkte kunne avvise skjønnsbegjæringen.

Den Kongelige resolusjon av 15. januar 1965 bestemmer videre at erverv av fast eiendom til riksveg, fylkesveg eller kommunal veg *i alminnelighet skal søkes ordnet ved minnelig overenskomst*.

Jeg tror man skal vokte seg for å se på dette som en papirbestemmelse. Hvis man fremmer skjønn uten å ha prøvet å nå frem til en minnelig ordning, kan resultatet bli at skjønnsbegjæringen avvises. Skjønnsretten kan se det som en mangel ved den administrative saksbehandling at man ikke i tilstrekkelig grad har fulgt opp påbudet om å forsøke minnelig ordning. Forut for ekspropriasjonsvedtak bør man iallfall sende de berørte grunneiere en oppfordring til å komme med konkrete erstatningskrav. Det kan også være praktisk å sende grunneierne et forslag til oppgjør etter en viss pris pr m<sup>2</sup>, og foreslå at erstatning for bygninger, ulemper m. v. gjøres opp ved voldgiftsskjønn.

Nå sier resolusjonen at man «i alminnelighet» bør søke en minnelig ordning. Hva ligger så i dette?

Det er i første omgang «Vegstyremaktene» (altså Vegsjef eller formannskap) som avgjør om et tilfelle er «alminnelig» eller ikke. Men denne vurde-

Foredrag ved Kursdagene NTH 1966.

ring er — som et ledd i saksbehandlingen — gjensstand for domstolkontroll. Mener domstolene at vegstyremaktene burde ha forsøkt en minnelig ordning, kan forsømmelsen lede til avvisning av ekspropriasjonen.

Personlig vil jeg anta at det ved store og omfattende inngrep, f. eks. motorvegekspropriasjoner eller større riksveganlegg, vil være for strengt å kreve at man søker minnelig ordning med hver enkelt grunneier. Det samme gjelder for vegutvidelser som går over svært lange strekninger og gjennom flere kommuner. I slike tilfelle kan det være vanskelig å finne frem til et minnelig oppgjør som yter full rettferdighet til alle de forskjellige interesser og verdier som står på spill — erstatningsfordelingen mellom de berørte grunneiere innbyrdes kan bli skjev når den ikke foretas av en skjønnsrett som er sakkyndig sammensatt.

Men også i slike tilfelle vil det være på sin plass å oppfordre de saksøkte til å fremsette krav som kan vurderes før man beslutter ekspropriasjon.

Den Kongelige resolusjon av 15. januar 1965 fastsetter videre at det i en beslutning om «nødvendige» eiendomsinngrep må gjøres rede for formålet med eiendomsinngrepet, hva det går ut på og hvilke eiendommer som berøres av det. Vedtaket må gjøres kjent for vedkommende grunneiere, som har frist på 3 uker til å påklage vedtaket til høyere vegmyndighet. Klage over vedtak fra formannskapet går til vegsjefen, klage over vedtak fra vegsjefen går til Vegdirektoratet og derfra til Samferdselsdepartementet.

### Skjønn.

Det neste ledd i ekspropriasjonssaken blir da skjønnet.

For enklere saker kan dette holdes som lensmannsskjønn. Men den nye vegloven krever enighet mellom partene, for at lensmannsskjønn skal kunne gjennomføres. I mangel av enighet holdes skjønnet som et vanlig, rettslig skjønn. Dette består av en herreds- eller byrettsdommer med fire skjønnsmenn. Når det begjæres overskjønn over et rettslig skjønn, skal overskjønnet settes med 6 skjønnsmenn.

Spørsmålet om skjønnsrettens sammensetning er ganske viktig. Særlig aktuelt er spørsmålet om man skal forlange skjønnsretten sammensatt med særlig sakkyndige skjønnsmenn. Dette kan være aktuelt i tilfelle hvor bygninger blir ekspropriert, eller hvor det er spørsmål om vurdering av skade på spesielle tekniske virksomheter, industri- og håndverksbedrifter, gartneribedrifter o. l. I slike tilfelle vil det være riktig å forlange særskilt sakkyndige skjønnsmenn. Kommer det ikke noen slik begjæring, vil skjønnsmenn bli tatt av det vanlige skjønnsmanns-

utvalg i vedkommende kommune. Retten oppnevner da dobbelt så mange skjønnsmenn som de som skal gjøre tjeneste, og det overlates til saksøkeren og saksøkte å skyte ut hver sin halvpart av de over-tallige skjønnsmenn.

Det kan ofte være spørsmål om å oppnevne skjønnsmenn utenfor vedkommende kommune. Dette gjelder særlig hvis gjennomføring av et veg-anlegg har vakt mye motvilje i kommunen, slik at skjønnsmenn fra kommunen må antas å være negativt innstilt mot eksproprietanten. Loven gir i slike tilfelle adgang til å oppnevne skjønnsmenn utenfor kommunen.

Ved skjønnet skal eksproprietanten legge frem alminnelige og spesielle skjønnsforutsetninger. Av disse skjønnsforutsetningene skal det fremgå hvilke inngrep som foretas, hva eksproprietanten påtar seg for å rette opp skader og ulemper, hvilke forhold som utsettes til senere vurdering eller avtale og hvilke forhold som skal erstattes nå.

Ved rundskriv fra Vegdirektoratet av 20. januar 1965 er det fremlagt forslag til alminnelige skjønnsforutsetninger. Dette bygger tildels på skjønnsforutsetninger som allerede har vært benyttet og som har stått sin prøve ved flere store vegskjønn.

Det vil føre for langt å gjennomgå disse alminnelige skjønnsforutsetninger i detalj, men jeg skal bare nevne noen punkter som kan være av spesiell interesse:

1. Både de alminnelige og de spesielle skjønnsforutsetninger bør henvise til kartmaterialet. Det kan vanskelig legges nok arbeid i å få kartmaterialet så fullstendig og nøyaktig som mulig. Et skjønn er et forholdsvis kostbart apparat å holde gående — de store skjønn kan koste opptil kr 7 000,— pr effektiv rettsdag. Skjønnsretten bør derfor ikke kaste bort tid med å klarlegge geografiske forhold, eiendomsgrenser, grenser for ekspropriasjonsområde og slike ting. Alt dette må være klarlagt slik at man ved et blick på kart og profiler kan få full oversikt.

De fremlagte karter bør ikke bare vise vegtraseén, men også hvor langt skjæringer og skråninger vil slå etter den oversikt man kan ha på forhånd. Som oftest vil det ikke være mulig å angi dette helt nøyaktig på meteren, og derfor vil det heller ikke være mulig å utelukke at ekspropriasjonsarealene kan bli noe utvidet etter at anlegget er gjennomført. Vegdirektoratets forslag til alminnelige skjønnsforutsetninger bestemmer derfor at grunnerstatningen skal fastsettes pr m<sup>2</sup>. Hvis det under anleggets gang blir nødvendig å ta noe mer enn påvist for skjønnet, skal tilleggsarealene erstattes etter samme pris pr m<sup>2</sup> som fastsatt ved skjønnet, men indeksregulert frem til oppgjørstiden.

De arealer som er vist på kartene, blir det gjort



opp for så snart skjønnen er avsluttet. Her vil det som oftest være praktisk å utbetale 90 % av grunn-erstatningen for å ha noe å gå på hvis det skulle vise seg at ekspropriasjonsarealene blir mindre enn forutsatt på skjønnstiden.

Grunneierne har — iallfall i min praksis — vanligvis akseptert denne ordning.

Det bør treffes uttrykkelig bestemmelse i skjønnsetningene om fraflytningstid for hus som må eksproprieres, om hvem som skal holde gjerde, om adkomstveger, fotgjengeroverganger o. l. som har betydning for erstatningsvurderingen.

Anlegg av offentlige og private ledninger, kloaker m. v. bør holdes utenfor skjønnen. Det samme gjelder typiske anleggsskader som rimeligvis ikke kan forutses på forhånd.

### Skader på bygninger.

I denne forbindelse vil jeg nevne et forhold som har vist seg praktisk viktig. Jeg tenker på hus, som ligger i nærheten av områder hvor vegen skal gå inn i store skjæringer, tunneler eller lignende grunnarbeider. Selv om huset ikke vil bli direkte berørt av ekspropriasjonen, vil ofte eieren være engstelig for at rystelser i grunnen skal kunne påføre bygningen store skader. I slike tilfelle vil det være praktisk å bli enig med eieren om en eller to bygningskyndige som foretar en nøyaktig besiktigelse, og på grunnlag av denne utarbeider en beskrivelse av bygningen slik den er før anleggsarbeidene settes igang. Da unngår man en masse unødig kiv etterpå om hvilke svakheter eller feil bygningen måtte ha hatt før anleggsarbeidet. De oppnevnte besiktigelsesmenn må foreta fotografering, utarbeide skisser o. l. som er nødvendig for å avskjære enhver senere diskusjon.

### Byggelinjer og byggeforbud.

Et særlig spørsmål er om og i hvilken utstrekning skjønnsetningene skal inneholde bestemmelser om byggelinjer eller byggeforbud.

Vegloven har to bestemmelser om dette, §§ 29 og 38.

I § 29 bestemmes at det langs offentlig veg skal være byggegrenser, for riksveg vanligvis 30 m, for fylkesveg 12,5 m fra vegens senterlinje. Samferdselsdepartementet kan bestemme større eller mindre avstand, men ikke mer enn 50 meter byggegrenser.

Loven har også detaljbestemmelser om bebyggelse ved vegkryss, som jeg ikke får tid til å gå nærmere inn på her.

Etter § 38 kan vegstyremaktene nedlegge midlertidig byggeforbud, når «vegline for offentlig veg er planlagt i detalj». Det er gitt særskilte regler om at kommunestyret skal uttale seg før slikt forbud

blir nedlagt, og de berørte eiere skal gis melding om vedtaket.

Vi kan altså operere med midlertidig byggeforbud før vegen er kommet, og byggegrenser etter at vegen er et faktum.

Spørsmålet blir: bør byggeforbud eller byggegrenser tas med i skjønnsetningene, og har de berørte grunneiere krav på erstatning for slike innskrenkninger i eiendomsrådigheten?

Spørsmålet er mangesidig og komplisert, og det er uråd å drøfte det uttømmende her. Jeg må bare rent stikkordmessig angi endel av de momenter som har vært fremme i diskusjonen.

For det første:

Loven selv sier intet om forholdet. Men i proposisjonen til ny veglov sier Samferdselsdepartementet at det som hovedregel neppe vil være aktuelt å betale erstatning for byggeforbud. Det henvises til at det tilsvarende problem var drøftet av bygningslovkomitéen av 1954, hvor høyesterettsdommer Axel Heiberg var formann. Denne komitéen foreslo i sitt utkast til ny bygningslov en rekke bestemmelser om adgang til å fastsette byggelinjer, vedtekter osv., bestemmelser som i høy grad innskrenket den enkelte eiers rådighet over egen eiendom. Komitéen mente imidlertid ikke at slike innskrenkninger i alminnelighet ga eieren noe erstatningskrav.

«Det dreier seg ikke her om direkte tvangsavståelse, men om bånd som i henhold til lov legges på eierens uinnskrenkede rådighet over egen eiendom. Komitéen antar at de inngrep det her er tale om, i alminnelighet *ikke* vil medføre erstatningsplikt. Hvorvidt spørsmålet på grunn av særlige omstendigheter i det enkelte tilfelle kan stille seg anderledes, må det som nevnt bli domstolens sak å ta standpunkt til.»

Denne uttalelse har Samferdselsdepartementet sluttet seg til, for såvidt angår tilsvarende rådighetsinnskrenkninger etter vegloven. Men departementet gir uttrykk for at det også etter veglovutkastet vil kunne tenkes tiltak som medfører slike inngrep for en eiendom at spørsmål om erstatning i det enkelte tilfelle på grunn av særlige omstendigheter kan komme i en annen stilling.

Flertallet i Stortingets Samferdselskomité sluttet seg til Samferdselsdepartementet. Komitéens mindretall foreslo en bestemmelse om erstatningsplikt, dersom de fastsatte byggegrenser førte til «økonomisk tap ved utnyttning av heile eller en del av eigedomen i framtida». Mindretallets lovforslag ble ikke vedtatt i Stortinget.

Spørsmålet om erstatning for rådighetsinnskrenkninger er nylig behandlet i en prøveforelesning for den juridiske doktorgrad. Her har dr. juris C. A. Fleischer påpekt at ingen har rettskrav på å

få utnytte sin eiendom som han vil, uhemmet av samfunnsmessige hensyn. Om byggelinjer etter vegloven uttaler han spesielt at slike innskrenkninger vanligvis ikke medfører erstatningsplikt, unntatt hvor byggelinjen medfører at en eiendom blir ødelagt som byggetomt eller ikke lenger kan bebygges på regningssvarende måte.

Fra grunneierhold har det vært anført at byggegrensene ofte innebærer en «maskert ekspropriasjon». Vegmyndighetene beslaglegger et belte langs vegen for å spare utgifter til ekspropriasjon av hus og lignende ved senere vegutvidelser. Det blir også anført at saken kan stå i forskjellig stilling etter som byggegrensen gjøres gjeldende langs eksisterende veg eller langs en ny veg, som skjærer seg inn i tidligere jomfruelig mark. Den som bygger eller kjøper tomt langs en eksisterende veg, har valgt vegen til nabo, og må finne seg i at det kommer nye, generelle lovbestemmelser som innskrenker bruken av eiendommer langs vegen. Den som får en ny veg gjennom sin eiendom, har derimot krav på å få erstatning for *alt* tap som følger av dette.

Til dette siste kan anføres at ingen ved ekspropriasjon har krav på erstatning for annet enn rettsbeskyttede rettigheter og interesser. Hvis vegmyndighetene fritt kan innskrenke rådigheten over eiendommer langs eksisterende veg, må de også kunne gjøre det langs nyanlagte veger.

Det kan være grunn til å spørre om byggelinjene overhodet har noe i skjønnet å gjøre, særlig om det er nødvendig å ta inn disse bestemmelsene i skjønnsforutsetningene.

Lovens system er jo at de vanlige byggegrensene skal følge umiddelbart av lovens bestemmelser, og at ekstraordinære byggelinjer og byggeforbud skal fastsettes ved administrativ beslutning i medhold av lov. Vegmyndighetene kan også dispensere fra lovens vanlige regler eller fra de byggelinjer eller byggeforbud som er fastsatt ved administrativ beslutning.

Ingen av disse administrative beslutninger har noe direkte med skjønnet å gjøre. Mye kan da tale for å holde hele problemet utenom skjønnet, og henvise de berørte grunneiere til å søke dispensasjon fra byggelinjene og så eventuelt kreve erstatning av vegmyndighetene hvis dispensasjon blir nektet. Fordelen ved en slik fremgangsmåte er unektelig at spørsmålet da bare blir tatt opp hvor og når det virkelig får aktualitet — altså der hvor byggelinjen blir opprettholdt og virkelig medfører en konkret økonomisk skade.

Personlig har jeg hatt flere større vegskjønn, hvor spørsmålet om byggelinjer har vært prosedert. Vi har der funnet det praktisk å la skjønnsretten

avgjøre spørsmålet, dels fordi dispensasjon ikke kunne komme på tale, dels fordi det jo unektelig er greit å få erstatningskravene avgjort en gang for alle.

Ved disse skjønn er det bare tilkjent erstatning i tilfelle hvor byggetomt er ødelagt p.g.a. byggelinjene. Det har da vært områder hvor byggelinjene fra eksisterende riksveg og fra nyanlagt riksveg overlapper hverandre slik at det mellomliggende område blir helt ubebyggelig. Det kan også ha vært tilfelle hvor fjellskrenter o.l. gjør det umulig å trekke bebyggelsen tilbake, utenfor byggelinjen.

Derimot er det nektet erstatning for generelle ulemper og for sjenanse ved byggeforbudet, dette at man må trekke bebyggelsen litt tilbake, at man må utparsellere litt større tomter, visse problemer med arrondering og regulering m. v. Slike ulemper har jo grunneierne i årtier måttet finne seg i å bli påført av bygningslovgivningen, uten at det har vært fremsatt erstatningskrav i den anledning.

Jeg er kjent med at Regjeringsadvokaten har anket et skjønn til Høyesterett, hvor det var tilkjent erstatning for generelle ulemper ved byggelinjer. Høyesteretts avgjørelse kan her ventes i løpet av et år.

Før jeg forlater spørsmålet om byggelinjer, vil jeg nevne at det i visse tilfelle kan være praktisk å be skjønnsretten om alternativt skjønn for dette spørsmål. Det vil særlig være hensiktsmessig i tilfelle hvor eksproprianten må erkjenne at en byggelinje kan ødelegge en byggetomt, men hvor det er muligheter for å oppnå dispensasjon. Loven gir i slike tilfelle adgang til å be skjønn avsagt i to alternativer, med og uten byggelinje. Forutsetningen må imidlertid være at det blir mulig å få avgjort dispensasjonsspørsmålet definitivt innen lovens frist for tiltredelse. Denne frist er som kjent ett år etter rettskraftig skjønn.

#### Adkomst til de berørte eiendommer.

Et annet problemkompleks som dukker opp under arbeidet med skjønnsforutsetningene, gjelder de berørte eiendommers adkomstforhold og driftsforhold etter ekspropriasjonsinngrepet. Dette gjelder både eiendommens adkomst til omverdenen, og den interne kommunikasjon mellom deler av en eiendom med de driftsproblemer som oppstår i denne forbindelse.

Når det gjelder eiendommens trafikkmessige forhold til omverdenen, er hovedregelen følgende:

Hvis en veg skjærer over eller på annen måte ødelegger en privat eiendoms lovlige adkomst til offentlig veg, må adkomstproblemet enten avhjelpes anleggsmessig, eller det må ytes full erstatning for tap og ulemper.

Dette gjelder selvsagt ikke for eiendommer som har avgitt såkalt «avkjørsels erklæring», hvoretter vegmyndighetene får rett til å forandre adkomstforholdene uten erstatningsplikt. Slike erklæringer er svært ofte avgitt ved nyanlagte bensinstasjoner o. l. anlegg langs offentlig veg.

Den nevnte hovedregel gjelder heller ikke for eiendommer som er blitt bebygget etter at den nye veglov trådte ikraft. Denne loven krever at all adkomst til riksveg eller fylkesveg enten skal innpasses i en avkjørselsplan, eller avkjørselen skal være godkjent av fylkesvegsjefen. Tilsvarende regler gjelder for kommunale veger, hvor formannskapet skal gi det nødvendige samtykke.

Et annet problem oppstår, dersom en eiendom p.g.a. offentlig veganlegg blir liggende uheldig eller tungvint til, f. eks. i en trafikkmessig bakevje.

Jeg tror det vil være best å belyse de her nevnte spørsmål ved et par eksempler fra rettspraksis, og jeg tar for meg to Høyesterettsdommer.

Den første av disse dommene er den såkalte «Hovdedommen» fra Asker. Forholdet var her at anlegg av et nytt jernbanespor medførte stenging av en offentlig veg, hvor det lå en handelsforretning. Vegstengningen medførte at handelsforretningen ble liggende inne i en liten blindstump, mens den før hadde ligget ved en sentral gjennomgangsåre. Eieren av forretningen ble berørt ved jernbaneomleggingen og krevet erstatning også for verdiforringelse p.g.a. vanskeliggjort adkomst. Høyesterett nektet å gi erstatning under henvisning til tidligere rettspraksis. Den omstendighet at eiendommen ble fysisk berørt ved jernbaneanlegget kunne ikke medføre at eieren hadde krav på erstatning for *ethvert* tap. Grunnnavståelsen til jernbaneanlegget hadde etter sitt omfang og formål ingen innflytelse på de inntektsmuligheter eiendommen hadde som handelssted.

Dommen kan etterlate en viss tvil om hvordan resultatet ville blitt hvis grunnnavståelsen etter sitt omfang og formål hadde hatt direkte innflytelse på eiendommens muligheter som handelssted, f. eks. hvis det hadde vært en mer umiddelbar sammenheng mellom ekspropriasjonen og verdiforringelsen.

Denne tvil er avklart ved en annen dom, av 1961. Saken gjaldt ekspropriasjonsoverskjønn i anledning anlegget av Andøya Flyplass. Flyplassanlegget medførte omlegging av riksvegen fra Haugnes til Andenes. Avstanden fra Haugnes til Andenes var etter den gamle riksveg 3,5—4 km, men etter den nye 13—14 km. Høyesterett kom til at grunneierne heller ikke som ekspropriater hadde krav på erstatning for forlenget adkomst til Andenes. Grunneierne hadde ikke fremfor andre noen rett til å bruke riksvegen, og ulempene som følge av vegom-

leggingen rammet alle uten hensyn til om det ble ekspropriert grunn og rettigheter fra dem eller ikke.

Derimot ga Høyesterett erstatning til den faste befolkning på Haugnes for ulempe som følge av at man ikke lenger kunne ferdes på en gammel gangveg. Høyesterett bygget på at befolkningen på Haugnes hadde en *særrett* til å bruke denne gangvegen. Under disse omstendigheter er det riktig å gi erstatning for skade og ulempe.

De to dommene jeg her har nevnt, bygger i alt vesentlig på tidligere Høyesterettsdommer fra 1900, 1901, 1932 og 1958. Vi kan derfor betrakte det som fastslått at omlegging av offentlig veg ikke medfører erstatningskrav av noen art. Derimot vil sperring eller omlegging av privat veg og fysisk hindring av lovlig adkomst fra privat eiendom ut på offentlig veg påføre det offentlige erstatningsplikt.

#### **Oppdeling av eiendommen, jordskifte.**

Men hva så med veganlegg som medfører oppdeling av en tidligere sammenhengende eiendom?

Her vil det — særlig for større veganlegg — etterhvert bli stadig mer nødvendig å gripe ondet ved roten, og forandre selve eiendomsgrensen etter vegomleggingen.

Dette kan i medhold av vår nåværende lovgivning gjøres på flere måter:

*Enten* kan det kreves avholdt jordskifte i forbindelse med vegskjønn. Dette jordskifte kan holdes separat, forut for eller etter vegskjønn, men det er etter en lovendring av 1964 også adgang til å la jordskifteretten holde hele vegskjønn. En slik ordning kan være praktisk, hvor et veganlegg medfører særlig uheldig oppdeling av eiendom eller hvor jordskifte i alle tilfelle anses påkrevd.

Det kan bare overlates jordskifteretten å holde vegskjønn «i skiftefeltet». Trekkes jordskifteretten inn, må en derfor sørge for klar avgrensing mellom jordskifteretten og den vanlige skjønnsrettens arbeidsområder.

Skjønnsforutsetningene ved et «jordskiftevegskjønn» vil selvsagt bli temmelig kompliserte. I stor utstrekning vil det bli nødvendig å fastlegge skjønnsforutsetningene i samarbeid med og etter nærmere avtale mellom retten og partene. Et slikt jordskiftevegskjønn blir på mange måter en mellomting mellom en jordskifteforretning og et vanlig skjønn. Tiden får vise om denne mellomtingen bør karakteriseres som en heldig mutasjon eller en mislykket bastard.

Ordningen har hittil — såvidt jeg vet — ikke vært prøvd fullt ut ved mer enn et par skjønn. Her

har den visstnok medført adskillige praktiske vanskeligheter.

Men det kan også være andre måter å ordne seg på, enn å holde jordskifte. Også en vanlig skjønnsrett kan nemlig innen visse grenser beslutte ekspropriasjon av jord for å bruke denne som erstatning for avstått jord.

Den gamle vegloven ga hjemmel til å gi jord som erstatning for jord, såfremt skjønnen fant ordningen rimelig.

En tilsvarende bestemmelse er ikke inntatt i den nye veglov. Derimot inneholder den alminnelige ekspropriasjonslov av 1959 («Oreigningsloven») bestemmelser om såkalt «sekundær ekspropriasjon», som kan brukes i slike tilfelle. Samferdselsdepartementet har nå for vegformål myndighet til å treffe beslutning om sekundær ekspropriasjon. I dette uttrykket ligger at det foretas ekspropriasjonsinngrep hos tredjemann til fordel for en som må avgi grunn til vegformål. Hvis A etter et veganlegg får 20 da av sine 100 da jord liggende på den gale side av vegen, kan nå Samferdselsdepartementet med hjemmel i oreigningslovens § 6 beslutte å ekspropriere disse 20 da fra ham og legge dem til B, som kanskje har hele sin eiendom på den siden av vegen hvor de 20 da ligger. Samtidig kan man ta 20 da fra C og legge til A, slik at A også etter ekspropriasjonen fortsatt får 100 da sammenhengende grunn.

Det er et vilkår for «sekundær ekspropriasjon» at skader og ulemper alt i alt blir «monaleg mindre».

Men ofte vil det være uråd å avgjøre om skader og ulemper vil bli «monaleg mindre», før et skjønn har vurdert saken. Derfor vil det være praktisk å overlata spørsmålet om sekundær ekspropriasjon til skjønnsretten. Etter de någjeldende regler kan Samferdselsdepartementet treffe vedtak om dette. En slik ordning vil gjøre det mulig for skjønnen å treffe avgjørelse om sekundær ekspropriasjon for å avhjelpe ulemper. Ved denne ordningen unngår man at en grunneier først får en meget betydelig ulempeserstatning for oppdeling av eiendommen og deretter selger det fradelte stykke til naboen for full pris. Slike tilfelle har nok inntruffet, og de virker nokså støtende på rettsfølelsen.

«Sekundær ekspropriasjon» kan fremmes, selv om det foreligger protest fra den grunneier som f. eks. skal motta jord som erstatning for jord. Her har vi forsåvidt et unntak fra den ellers vanlige regel om at enhver ekspropriert har krav på erstatning i penger.

For alle de her nevnte driftsmessige ulemper er det meget viktig at skjønnsforutsetningene blir helt klart formulert. Eksproprianten må gi presist og utvetydig uttrykk for hva han gjør for å avhjelpe ulemper, hva skjønnsretten kan gjøre for å

avhjelpe ulemper, og hva som til slutt skal overlates til ren erstatningsfastsettelse. Disse forhold hører gjerne hjemme i de spesielle skjønnsforutsetninger.

### Den nye bygningsloven.

Jeg har nå gjennomgått endel springende punkter i skjønnsforutsetningene, og samtidig også sagt endel om den erstatningsmessige side ved disse spørsmål.

Dessverre får jeg ikke tid til å gjennomgå de øvrige ledd i selve skjønnsbehandlingen. Spørsmålene om oppnevning og avhøring av sakkyndige, prosedyre, overskjønn, anke til lagmannsrett og Høyesterett m. v. er av generell natur, og har ingen spesiell interesse for erverv av veggrunn.

Derimot mener jeg det i forbindelse med dagens emne kan være naturlig å ta opp et spesielt spørsmål, nemlig forholdet mellom vegloven og bygningsloven.

Vegloven av 1912 gjaldt også i de landdistriktene hvor bygningsloven var gjort gjeldende. Her kunne Vegvesenet ekspropriere etter vegloven, og kommunen etter bygningsloven, til samme formål. Ikke sjelden oppsto kollisjon mellom vegmyndighetene og kommunale myndigheter om trasévalg m. v. Vegvesenet kunne utvirke at en reguleringsplan på tvers av regionale veginteresser ble nektet stadfestelse. Derimot kunne Vegvesenet ikke gripe aktivt inn for å få gjennomført en reguleringsplan i samsvar med Vegvesenets trasévalg.

Spørsmålet om interessekollisjoner mellom vegmyndighetene og reguleringsmyndighetene ble ikke løst i vegloven 1963, men overlatt til bygningsloven.

Den nye bygningsloven av 18. juni 1965 gjelder som kjent hele landet. Den trådte i kraft fra 1. januar 1966. Her bestemmes først (§ 9) at bygningsrådet skal søke samarbeid med andre offentlige myndigheter som har interesser innenfor rådets arbeidsfelt, og innhente nødvendige uttalelser fra slike myndigheter. Det er særskilt bestemt at bygningsmyndighetene skal søke samarbeid og innhente uttalelse fra offentlige myndigheter som er interessert i arbeidet med regionplan, generalplan og reguleringsplan (§§ 18, 4, 20.3 og 27.1).

Vegsjefen har på samme måte som andre rett til å legge frem eget forslag til reguleringsplan og kreve dette forslag behandlet i bygningsrådet og kommunestyret. Derimot har vegsjefen ingen rett til å legge frem reguleringsplan til stadfestelse mot kommunestyrets vilje. Departementet anså en slik særrett for en lokal faginstans som prinsipielt betenkelig, og syntes det måtte være nok at loven pålegger kommunen å ta reguleringsplaner opp til revisjon når forholdet tilsier det. I denne forbindelse

ble særskilt påpekt at fylkesmannen skal føre tilsyn med at reguleringsplanene virkelig blir tatt opp til revisjon når det er nødvendig.

Dersom en kommune nekter å etterkomme ønske fra vegsjefen om endringer i reguleringsplan av hensyn til veganlegg, bør saken søkes løst ved mellomkomst av fylkesmannen, eventuelt departementet (alt dette er omtalt i proposisjonen til ny bygningslov — Ot. prp. nr. 1/1964—65 s. 37).

For «viktige anlegg som hører under Staten eller en fylkeskommune», kan departementet pålegge en kommune å endre reguleringsplanen. Blir pålegget ikke etterkommet innen en fastsatt frist, kan departementet gi de bestemmelser det finner påkrevd (§ 29). Denne bestemmelse vil kunne anvendes både for motorveger, andre riksveger og viktige fylkesveger.

Når Kommunal- og Arbeidsdepartementet behandler spørsmål om stadfestelse av en reguleringsplan, kan departementet foreta de endringer i planen som finnes påkrevd. Dette må imidlertid ikke medføre at planen endres i hovedtrekkene (§ 27.5).

Den nye bygningsloven har en viktig bestemmelse om adkomstforhold i § 66. Her heter det at eiendommer bare kan deles eller bebygges dersom byggetomten enten er sikret lovlig adkomst til veg som er åpen for alminnelig ferdsel, eller ved tinglyst dokument eller lignende er sikret annen tilfredsstillende adkomst. Det er (i § 66) uttrykkelig bestemt at adkomst fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jfr. de bestemmelser jeg tidligere har vært inne på i forbindelse med adkomstspørsmålene.

## Personalia

### Ansettelse i Vegdirektoratet:

Kjell Sameien som kontorassistent.

### Ansettelse i Vegadministrasjonen i fylkene:

Sogn og Fjordane: Olav Fosse som sekretær II.

Møre og Romsdal: Erling Rødven som jordskifte kandidat.

Sør-Trøndelag: Eli Tronsvang som kontorassistent.

Nord-Trøndelag: Per Sveinung Garnes som avdelingsingeniør I.

### Våre nordiske kolleger

#### Dansk Vejtidskrift nr 1, 1966:

Referat af Aamtsvejsinspektørforeningens generalforsamling og årsmøde (forts. fra nr 12).

#### Dansk Vejtidskrift nr 2, 1966:

Harste, E.: Cementstabilisering.

Ravn, H. H.: Statens Vejlaboratoriums organisation, samarbejdet med de lokale vejadministrationers laboratorier og de krav, der bør stilles til disse.

Thagesen, B.: Sandækvivalentanalysen.

#### Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 10, 1965:

Göransson, L. A. och Lund, S.: Essingeleden — trafikplats Midsommarkransen.

Segerström, G.: Godsflödet till en ny skogsindustri.

Westling, A.: Den svenska kontinenttrafiken med lastbil.

Staten bærer vanligvis utgiftene ved ekspropriasjon og innløsning i de tilfelle hvor en reguleringsplan er «tvangsendret» for gjennomføring av veg- og trafikkanlegg som hører under Staten.

Tilsvarende gjelder for fylket (§ 45).

Ellers vil det fortsatt være kommunen som skal bære utgiftene ved ekspropriasjon eller innløsning for trafikkformål, så lenge inngrepet skjer etter bygningsloven. Dette vil vel sannsynligvis føre til at kommunene fortsatt viser adskillig forsiktighet når det gjelder ekspropriasjon til veger som inngår i et større vegnett.

Men bygningsloven hindrer ikke Staten og/eller fylket i å ekspropriere grunn og rettigheter etter vegloven, også i byregulerte strøk. Forutsetningen er selvsagt at veganlegget er innpasset i den stadfestede reguleringsplan.

Hvor Stat eller fylke på denne måten anlegger, omlegger eller utvider veganlegg, kan Stat eller fylke kreve refusjon etter samme regler som bygningsloven fastsetter for kommuner. Disse regler går kort fortalt ut på at det offentliges utgifter til grunnerverv, ulempeserstatning og anleggsomkostninger kan kreves refundert innenfor nærmere angitte maksimalgrenser. Refusjonen skal imidlertid også være begrenset til den verdiøkning som anlegget fører med seg for de berørte eiendommer. Det er i bygningsloven uttrykkelig bestemt at utgifter til avkjørselsfri gjennomgangsveger ikke kan kreves refundert (§ 46 flg.). Utgifter til gjennomgangsveger med lokalavkjørsler og avkjørsler fra private eiendommer kan derimot kreves refundert innenfor lovens grenser.

Persson, B. O. E.: Fogar i betongbeläggningar VI.

Nyström, R.: Bro över Torne älv vid Övertorneå.

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 1, 1966:

Väganslagen i statsverkspropositionen.

Schill, G.: Vägbyggnadsverksamheten i Stockholms län 1958—66.

Eriksson, T.: Studier i kommunikationsteknik i USA.

Persson, H.: Reparation av Hjulstabilen.

Brinck, C. E.: Axeltrycks ekvivalens.

Rothelius, B.: Bensinstationerna i dagens samhälle.

### Rundskriv fra Vegdirektoratet.

Nr 19 VK. 12. april 1966 til fylkesmennene, vegsjefene, politimestrene samt Oslo og Bergen kommuner ang. utilsiktet tenning av elektriske tennere gjennom radioenergi.

Nr 20 Ak. 14. april 1966 til vegsjefene ang. entreprenørarbeider. Regler for regulering av kontraktsum som følge av lønnsendringer.

Nr 21 Pk. 22. april 1966 til vegsjefene ang. regulering av godtgjørelse for kontorhold i egen leilighet til oppsynsmenn i vegvesenet.

Nr 22 Pk. 25. april 1966 til vegsjefene ang. installasjon av tjenestetelefon. Refusjon av lånebidraget til Telegrafverket.

Nr 23 Jur. 30. april 1966 til vegsjefene ang. skjønnslovens §§ 53 og 54.

Nr 16 M 1. april 1966 til Statens bilsakkyndige. Godkjenning av Electrolux kjøleskap, type LM 10 for bruk i campingvogner.

Nr 17 M 5. april 1966 til Statens bilsakkyndige. Nødutgangsvindu i rute- og turvogner. A/S Mjøndalen Gummivarefabrik.

## Inndratte førerkort 1965

Etterfølgende tabell viser inndratte førerkort for motorvogn i 1965 fordelt etter førernes alder og inndragningstid.

Tabellen er utarbeidet på grunnlag av innsendte meldinger fra politikamrene i 1965.

Meldinger mottatt i 1965, men som angikk inndragninger i tidligere år, er tatt med i tabellen for 1965. På den annen side vil meldinger som mottas i inne-

værende år, men som angår inndragninger i tidligere år, bli tatt med i tabellen for 1966.

I tilknytning til tabellen for 1965 har en til sammenligning ført opp sumtallene for inndratte førerkort i årene 1962—64.

Pr 31. desember 1965 var det i Vegdirektoratets register over inndratte førerkort registrert 7851 personer mot 7479 året før.

B. K. N.

| Førerens alder        | Inndragningstid     |               |               |               |               |                    |               |                  | Sum  |
|-----------------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|---------------|------------------|------|
|                       | T. o. m.<br>12 mnd. | 13—24<br>mnd. | 25—36<br>mnd. | 37—48<br>mnd. | 49—60<br>mnd. | Mer enn<br>60 mnd. | For<br>alltid | Midler-<br>tidig |      |
| 16 år .....           | 16                  | 3             |               |               |               |                    |               |                  | 19   |
| 17 „ .....            | 39                  | 15            | 1             |               |               |                    |               |                  | 55   |
| 18 „ .....            | 63                  | 32            | 5             |               | 1             |                    | 1             | 2                | 104  |
| 19 „ .....            | 130                 | 86            | 12            |               | 5             |                    | 4             | 2                | 239  |
| 20 „ .....            | 100                 | 107           | 12            | 1             | 1             |                    | 4             | 6                | 231  |
| 21—25 år .....        | 243                 | 435           | 54            | 1             | 8             | 1                  | 51            | 20               | 813  |
| 26—35 „ .....         | 154                 | 486           | 54            | 8             | 25            | 1                  | 81            | 16               | 825  |
| 36—45 „ .....         | 64                  | 318           | 49            | 9             | 21            |                    | 74            | 20               | 555  |
| 46—55 „ .....         | 36                  | 193           | 37            | 4             | 17            |                    | 44            | 16               | 347  |
| 56—65 „ .....         | 19                  | 85            | 9             | 2             | 3             |                    | 13            | 11               | 142  |
| 66—75 „ .....         |                     | 12            | 2             |               |               |                    | 4             | 7                | 25   |
| Eldre enn 75 år ..... |                     |               |               |               |               |                    | 1             | 1                | 2    |
| Sum 1965 .....        | 864                 | 1772          | 235           | 25            | 81            | 2                  | 277           | 101              | 3357 |
| Sum 1964 .....        | 839                 | 1678          | 309           | 41            | 54            | 3                  | 252           | 59               | 3235 |
| Sum 1963 .....        | 617                 | 1375          | 268           | 20            | 52            | 4                  | 225           | 85               | 2646 |
| Sum 1962 .....        | 558                 | 1357          | 207           | 22            | 57            | 1                  | 206           | 53               | 2461 |

## Utgifter til anlegg og vegvedlikehold 1965

### Oversikt fra 11 fylker. Utgiftene fordelt på kostnadsarter samt vegsentralens andel av maskinutgiftene

Nedenstående tabeller gir en oversikt over interne utgifter til anlegg og vedlikehold av veger. Oversikten er utarbeidet på grunnlag av innsendte kontokort for 11 fylker med ny regnskapsordning, og viser samlede anleggs- og vedlikeholdskostnader med fordeling på riksvegvedlikehold, riksveganlegg, fylkesvegvedlikehold og fylkesveganlegg og alle grupper spesifisert for hvert fylke. Kostnadene er videre oppdelt i utgifter til entreprenørarbeide, lønn, maskinleie, materialer og oppsyn m. v. og dessuten (vedkommende anlegg) også eiendomsutgifter.

Av samlede kostnader utgjør arbeide i egen regi 83,4 % som igjen fordeler seg med 24,8 % til lønn, 42,6 % til maskinleie, 28 % til materialer og 4,6 % til oppsyn m. v.

Lønn til vegsentralenes maskinførere og sjåførere. 30,8 mill. kroner, inngår i «Maskinleie m. v.» og arbeidsgivers andel av trygdepremie, 7,8 mill. kroner,

inngår i «Oppsyn m. v.». Overføres disse poster til «Lønn» vil vegvesenets totale lønnskostnader utgjøre 149 mill. kroner og 33,5 % av de samlede kostnader. Maskinleien vil da reduseres til 158,8 mill. kroner og 35,7 % og Oppsyn m. v. til 12,6 mill. kroner og 2,8 %.

Maskinleien inkluderer leie av maskiner både fra private og vegsentralen, men kostnader til anleggenes og vedlikeholdets egne maskiner blir registrert under lønn og materialer. Av den totale maskinleie er vegsentralens andel en tredjepart, mens resten, ca 126 mill. kroner er leie av privateide biler og maskiner. Hvis en ser utgiftene til entreprenørarbeide og maskinleie for fremmede maskiner under ett, utgjør disse ca 201 mill. kroner (ca 38 %) av de 11 fylkers totale utgifter. Ved sammenligning mellom tidligere utarbeidet oversikt for 9 fylker for 1964 og oversikten for 1965 viser den prosentvise fordeling av de totale utgifter små endringer.

## Riksvogvedlikehold

| Fylke              | Utgifter<br>internt<br>regnskap | Herav               |      |                      |   | Utg. ekskl.<br>entrepr. og<br>eiendoms-<br>inngrep | Herav      |      |                      |      |                    |      |                |     | Vegsentralens<br>andel |      | Antall<br>regn-<br>skaps-<br>enheter |
|--------------------|---------------------------------|---------------------|------|----------------------|---|--|------------|------|----------------------|------|--------------------|------|----------------|-----|------------------------|------|--------------------------------------|
|                    |                                 | Entreprer-<br>nører | %    | Eiendoms-<br>inngrep | % |  | Lønn       | %    | Maskin-<br>leie m.v. | %    | Materialer<br>m.v. | %    | Oppsyn<br>m.v. | %   | Maskin-<br>leie        | %    |                                      |
|                    |                                 |                     |      |                      |   |  |            |      |                      |      |                    |      |                |     |                        |      |                                      |
| Akershus . . . . . | 18 506 134                      | 1 325 272           | 7,1  | —                    | — | 17 180 862   | 3 820 964  | 22,2 | 7 646 659            | 44,5 | 5 012 274          | 29,1 | 700 965        | 4,2 | 3 974 112              | 52,0 | 12                                   |
| Hedmark . . . . .  | 17 345 472                      | 444 716             | 2,6  | —                    | — | 16 900 756   | 3 941 444  | 23,3 | 8 519 489            | 50,4 | 3 520 665          | 20,8 | 919 158        | 5,5 | 2 409 990              | 28,3 | 21                                   |
| Oppland . . . . .  | 19 094 240                      | 154 994             | 0,8  | —                    | — | 18 939 246   | 5 183 039  | 27,4 | 11 537 344           | 60,9 | 1 125 076          | 5,9  | 1 093 787      | 5,8 | 6 425 074              | 55,7 | 18                                   |
| Vestfold . . . . . | 9 372 383                       | 1 707 146           | 18,2 | —                    | — | 7 665 237  | 1 433 372  | 18,7 | 3 753 596            | 49,0 | 2 162 083          | 28,2 | 311 186        | 4,1 | 1 815 217              | 48,3 | 11                                   |
| Aust-Agder . . . . | 10 908 998                      | 86 096              | 0,8  | —                    | — | 10 822 902   | 2 274 687  | 21,0 | 3 512 181            | 32,4 | 4 590 680          | 42,5 | 445 354        | 4,1 | 1 833 789              | 52,2 | 9                                    |
| Vest-Agder . . . . | 10 040 170                      | 188 197             | 1,8  | —                    | — | 9 851 973  | 2 668 759  | 27,1 | 3 851 195            | 39,1 | 2 877 821          | 29,2 | 454 198        | 4,6 | 2 087 449              | 54,2 | 13                                   |
| Rogaland . . . . . | 13 187 345                      | 395 639             | 3,0  | —                    | — | 12 791 706   | 3 258 328  | 25,5 | 5 230 836            | 40,9 | 3 917 779          | 30,6 | 384 763        | 3,0 | 2 817 814              | 53,8 | 14                                   |
| Møre og Romsdal    | 16 931 183                      | 714 439             | 4,2  | —                    | — | 16 216 744   | 3 130 333  | 19,3 | 8 825 380            | 54,4 | 3 545 485          | 21,9 | 715 546        | 4,4 | 3 961 054              | 44,9 | 24                                   |
| Sør-Trøndelag . .  | 16 803 345                      | 83 220              | 0,5  | —                    | — | 16 720 125   | 3 498 342  | 20,9 | 7 202 740            | 43,1 | 5 263 345          | 31,5 | 755 698        | 4,5 | 3 203 585              | 44,5 | 18                                   |
| Nord-Trøndelag     | 17 048 270                      | 58 253              | 0,3  | —                    | — | 16 990 017   | 3 042 061  | 17,9 | 8 897 728            | 52,4 | 4 489 238          | 26,4 | 560 990        | 3,3 | 2 588 903              | 29,0 | 11                                   |
| Nordland*) . . . . | 10 885 941                      | 603 251             | 5,5  | —                    | — | 10 282 690   | 1 796 061  | 17,5 | 3 929 210            | 38,2 | 4 229 657          | 41,1 | 327 762        | 3,2 | 2 585 019              | 65,8 | 11                                   |
| Sum . . . . .      | 160 128 481                     | 5 766 223           | 3,6  |                      |   | 154 362 258  | 34 047 390 | 22,1 | 72 911 358           | 47,2 | 40 734 103         | 26,4 | 6 669 407      | 4,3 | 33 702 006             | 46,2 | 162                                  |

## Riksveganlegg

|                    |             |            |      |            |     |             |            |      |            |      |            |      |           |     |            |      |     |
|--------------------|-------------|------------|------|------------|-----|-------------|------------|------|------------|------|------------|------|-----------|-----|------------|------|-----|
| Akershus . . . . . | 43 622 193  | 31 329 178 | 71,9 | 2 765 316  | 6,3 | 9 527 699   | 2 250 000  | 23,7 | 3 087 023  | 32,4 | 3 769 828  | 39,5 | 420 848   | 4,4 | 942 195    | 30,5 | 19  |
| Hedmark . . . . .  | 22 155 774  | 8 236 466  | 37,2 | 599 782    | 2,7 | 13 319 526  | 3 319 638  | 24,9 | 5 740 107  | 43,1 | 3 319 435  | 24,9 | 940 346   | 7,1 | 1 508 351  | 26,3 | 17  |
| Oppland . . . . .  | 19 995 733  | 3 522 659  | 17,6 | 1 810 358  | 9,1 | 14 662 716  | 3 595 023  | 24,5 | 6 418 577  | 43,8 | 3 777 859  | 25,8 | 871 257   | 5,9 | 1 626 023  | 25,3 | 39  |
| Vestfold . . . . . | 10 951 654  | 1 534 046  | 14,0 | 789 858    | 7,2 | 8 627 750   | 1 498 049  | 17,4 | 4 266 639  | 49,5 | 2 571 603  | 29,8 | 291 459   | 3,3 | 1 434 172  | 33,6 | 21  |
| Aust-Agder . . . . | 16 692 125  | 1 458 214  | 8,7  | 562 245    | 3,4 | 14 671 666  | 4 293 234  | 29,3 | 3 966 552  | 27,0 | 5 782 463  | 39,4 | 629 417   | 4,3 | 297 348    | 7,5  | 25  |
| Vest-Agder . . . . | 18 135 774  | 1 125 764  | 6,2  | 1 208 361  | 6,7 | 15 801 649  | 4 305 242  | 27,2 | 5 341 589  | 33,8 | 5 386 397  | 34,1 | 768 421   | 4,9 | 1 530 039  | 28,6 | 23  |
| Rogaland . . . . . | 18 525 813  | 3 016 376  | 16,2 | 1 334 226  | 7,2 | 14 175 211  | 3 491 217  | 24,7 | 5 869 823  | 41,4 | 4 028 570  | 28,4 | 785 601   | 5,5 | 1 623 244  | 27,6 | 32  |
| Møre og Romsdal    | 30 455 656  | 2 675 944  | 8,8  | 1 921 814  | 6,3 | 25 857 898  | 6 139 261  | 23,7 | 9 897 202  | 38,3 | 8 687 489  | 33,6 | 1 133 946 | 4,4 | 2 668 590  | 27,0 | 60  |
| Sør-Trøndelag . .  | 14 909 655  | 1 119 190  | 7,5  | 1 371 852  | 9,2 | 12 418 613  | 3 653 283  | 29,4 | 5 092 989  | 41,0 | 3 018 590  | 24,3 | 653 751   | 5,3 | 863 233    | 16,9 | 24  |
| Nord-Trøndelag     | 21 834 468  | 2 137 061  | 9,8  | 729 350    | 3,3 | 18 968 057  | 4 341 042  | 22,9 | 8 270 758  | 43,6 | 5 667 582  | 29,9 | 688 675   | 3,6 | 1 337 865  | 16,2 | 36  |
| Nordland*) . . . . | 30 109 165  | 4 648 323  | 15,4 | 318 499    | 1,1 | 25 142 343  | 6 510 017  | 25,9 | 12 429 673 | 49,4 | 5 245 524  | 20,9 | 957 129   | 3,8 | 5 068 591  | 40,7 | 35  |
| Sum . . . . .      | 247 388 010 | 60 893 221 | 24,6 | 13 411 661 | 5,4 | 173 173 128 | 43 396 006 | 25,1 | 70 380 932 | 40,6 | 51 255 340 | 29,6 | 8 140 850 | 4,7 | 18 899 651 | 26,9 | 331 |

Fylkesvegvedlikehold

| Fylke                | Utgifter internt regnskap | Herav         |      |                  |   | Utg. ekskl. entrepr. og eiendoms-inngrep | Herav      |      |                  |      |                 |      |             |     | Vegsentralens andel |      | Antall regnskapsenheter |
|----------------------|---------------------------|---------------|------|------------------|---|--|------------|------|------------------|------|-----------------|------|-------------|-----|---------------------|------|-------------------------|
|                      |                           | Entreprenører | %    | Eiendoms-inngrep | % |  | Lønn       | %    | Maskin-leie m.v. | %    | Materialer m.v. | %    | Oppsyn m.v. | %   | Maskin-leie         | %    |                         |
|                      |                           |               |      |                  |   |  |            |      |                  |      |                 |      |             |     |                     |      |                         |
| Akershus . . . . .   | 5 355 205                 | 813 424       | 15,2 | —                | — | 4 541 781                                | 659 065    | 14,6 | 1 819 994        | 40,0 | 1 890 577       | 41,6 | 1 721 45    | 3,8 | 604 565             | 33,2 | 15                      |
| Hedmark . . . . .    | 10 417 394                | 3 559         | —    | —                | — | 10 420 953                               | 3 598 536  | 34,5 | 3 801 521        | 36,5 | 2 384 033       | 22,9 | 636 863     | 6,1 | 534 076             | 14,0 | 16                      |
| Oppland . . . . .    | 12 368 066                | 55 183        | 0,4  | —                | — | 12 312 883                               | 3 224 135  | 26,2 | 5 144 361        | 41,8 | 3 270 670       | 26,5 | 673 717     | 5,5 | 1 606 093           | 31,2 | 12                      |
| Vestfold . . . . .   | 4 810 650                 | 273 746       | 5,7  | —                | — | 4 536 904                                | 906 879    | 20,0 | 2 452 784        | 54,1 | 992 896         | 21,9 | 184 345     | 4,0 | 921 377             | 37,6 | 6                       |
| Aust-Agder . . . . . | 3 788 885                 | 2 206         | 0,1  | —                | — | 3 786 679                                | 1 371 991  | 36,2 | 1 494 792        | 39,5 | 735 418         | 19,4 | 184 478     | 4,9 | 538 504             | 36,0 | 9                       |
| Vest-Agder . . . . . | 7 680 629                 | 599 594       | 7,8  | —                | — | 7 081 035                                | 2 480 451  | 35,1 | 2 153 161        | 30,4 | 2 083 927       | 29,4 | 363 496     | 5,1 | 494 830             | 23,0 | 13                      |
| Rogaland . . . . .   | 7 490 226                 | 22 176        | 0,3  | —                | — | 7 468 050                                | 2 048 032  | 27,5 | 2 572 041        | 34,4 | 2 444 899       | 32,7 | 403 078     | 5,4 | 1 143 811           | 44,4 | 9                       |
| Møre og Romsdal      | 7 170 084                 | 70 805        | 1,0  | —                | — | 7 099 279                                | 1 523 607  | 21,5 | 3 001 058        | 42,3 | 2 297 732       | 32,3 | 276 882     | 3,9 | 794 131             | 26,5 | 16                      |
| Sør-Trøndelag . .    | 8 553 388                 | 158 200       | 1,8  | —                | — | 8 395 188                                | 2 603 624  | 31,0 | 3 922 454        | 46,7 | 1 410 122       | 16,8 | 458 988     | 5,5 | 1 083 306           | 27,6 | 15                      |
| Nord-Trøndelag       | 8 191 740                 | 11 182        | 0,1  | —                | — | 8 180 558                                | 1 736 565  | 21,2 | 3 386 516        | 41,4 | 2 800 449       | 34,3 | 257 028     | 3,1 | 696 688             | 20,6 | 10                      |
| Nordland*) . . . .   | 5 755 356                 | —             | —    | —                | — | 5 755 356                                | 1 388 834  | 24,1 | 2 933 675        | 51,0 | 1 178 090       | 20,5 | 254 757     | 4,4 | 843 437             | 28,8 | 12                      |
| Sum . . . . .        | 81 581 623                | 2 002 957     | 2,5  |                  |   | 79 578 666                               | 21 541 719 | 27,1 | 32 682 357       | 41,1 | 21 488 813      | 27,0 | 3 865 777   | 4,8 | 9 260 818           | 28,3 | 133                     |

Fylkesveganlegg

|                      |            |           |      |        |     |            |            |      |            |      |            |      |           |     |           |      |     |
|----------------------|------------|-----------|------|--------|-----|------------|------------|------|------------|------|------------|------|-----------|-----|-----------|------|-----|
| Akershus . . . . .   | —          | —         | —    | —      | —   | —          | —          | —    | —          | —    | —          | —    | —         | —   | —         | —    | —   |
| Hedmark . . . . .    | 2 466 695  | 979 542   | 39,7 | —      | —   | 1 487 153  | 364 501    | 24,5 | 491 479    | 33,0 | 539 873    | 36,3 | 91 300    | 6,2 | 9 270     | 1,9  | 25  |
| Oppland . . . . .    | 1 799 657  | 252 595   | 14,0 | —      | —   | 1 547 062  | 431 707    | 27,9 | 495 815    | 32,0 | 544 853    | 35,3 | 74 687    | 4,8 | 102 436   | 20,7 | 24  |
| Vestfold . . . . .   | 1 490 616  | 183 821   | 12,3 | 54 984 | 3,7 | 1 251 811  | 197 240    | 15,8 | 722 134    | 57,6 | 293 687    | 23,5 | 38 750    | 3,1 | 99 574    | 13,8 | 15  |
| Aust-Agder . . . . . | 4 220 277  | 1 783 772 | 42,2 | —      | —   | 2 436 505  | 799 492    | 32,8 | 768 880    | 31,6 | 733 225    | 30,1 | 134 908   | 5,5 | 119 868   | 15,6 | 64  |
| Vest-Agder . . . . . | 3 668 954  | 645 261   | 17,6 | —      | —   | 3 023 693  | 1 227 332  | 40,5 | 779 803    | 25,8 | 837 035    | 27,8 | 179 523   | 5,9 | 164 134   | 21,0 | 50  |
| Rogaland . . . . .   | 8 204 894  | 1 351 158 | 16,5 | —      | —   | 6 853 736  | 1 776 001  | 25,9 | 2 224 214  | 32,4 | 2 499 407  | 36,5 | 354 114   | 5,2 | 357 820   | 16,1 | 101 |
| Møre og Romsdal      | 9 230 938  | 1 034 466 | 11,2 | —      | —   | 8 196 472  | 2 487 541  | 30,3 | 3 299 946  | 40,3 | 2 048 447  | 25,0 | 360 538   | 4,4 | 440 299   | 13,3 | 39  |
| Sør-Trøndelag . .    | 3 866 430  | —         | —    | —      | —   | 3 866 430  | 1 369 538  | 35,4 | 1 226 971  | 31,7 | 1 107 650  | 28,6 | 162 271   | 4,3 | 314 261   | 25,6 | 8   |
| Nord-Trøndelag       | 3 045 125  | 241 574   | 7,9  | —      | —   | 2 803 551  | 790 064    | 28,2 | 1 310 263  | 46,7 | 601 379    | 21,5 | 101 845   | 3,6 | 56 656    | 4,3  | 28  |
| Nordland*) . . . .   | 6 678 690  | 142 106   | 2,1  | —      | —   | 6 536 584  | 2 019 769  | 30,9 | 2 363 329  | 36,2 | 1 901 819  | 29,1 | 251 667   | 3,8 | 472 987   | 20,0 | 47  |
| Sum . . . . .        | 44 672 276 | 6 614 295 | 14,8 | 54 984 | 0,1 | 38 002 997 | 11 463 185 | 30,2 | 13 682 834 | 36,0 | 11 107 375 | 29,2 | 1 749 603 | 4,6 | 2 137 305 | 15,6 | 401 |

Samlet

|                      |             |            |      |            |     |             |             |      |             |      |             |      |            |     |            |      |      |
|----------------------|-------------|------------|------|------------|-----|-------------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|------------|-----|------------|------|------|
| Akershus . . . . .   | 67 483 532  | 33 467 874 | 49,6 | 2 765 316  | 4,1 | 31 250 342  | 6 730 029   | 21,5 | 12 553 676  | 42,0 | 10 672 679  | 34,2 | 1 293 958  | 4,1 | 5 520 872  | 43,9 | 46   |
| Hedmark . . . . .    | 52 385 335  | 9 657 165  | 18,4 | 599 782    | 1,2 | 42 128 388  | 11 224 119  | 26,7 | 18 552 596  | 44,0 | 9 764 006   | 23,2 | 2 587 667  | 6,1 | 4 461 687  | 24,0 | 79   |
| Oppland . . . . .    | 33 257 696  | 3 985 431  | 7,5  | 1 810 358  | 3,4 | 47 461 907  | 12 433 904  | 26,2 | 23 596 097  | 49,7 | 8 718 458   | 18,4 | 2 713 448  | 5,7 | 9 759 626  | 41,3 | 93   |
| Vestfold . . . . .   | 26 625 303  | 3 698 759  | 13,8 | 844 842    | 3,2 | 22 081 702  | 4 035 540   | 18,3 | 11 200 153  | 50,7 | 6 020 269   | 27,3 | 825 740    | 3,7 | 4 270 340  | 38,1 | 53   |
| Aust-Agder . . . . . | 35 610 285  | 3 330 288  | 9,4  | 562 245    | 1,6 | 31 717 752  | 8 739 404   | 27,6 | 9 742 405   | 30,7 | 11 841 786  | 37,3 | 1 394 157  | 4,4 | 2 789 509  | 28,6 | 107  |
| Vest-Agder . . . . . | 39 525 527  | 2 558 816  | 6,5  | 1 208 361  | 3,1 | 35 758 350  | 10 681 784  | 29,9 | 12 125 748  | 33,9 | 11 185 180  | 31,3 | 1 765 638  | 4,9 | 4 276 452  | 35,2 | 99   |
| Rogaland . . . . .   | 47 408 278  | 4 785 349  | 10,1 | 1 334 226  | 2,8 | 41 288 703  | 10 573 578  | 25,6 | 15 896 914  | 38,5 | 12 890 655  | 31,2 | 1 927 556  | 4,7 | 5 942 689  | 37,4 | 156  |
| Møre og Romsdal      | 63 787 861  | 4 495 654  | 7,0  | 1 921 814  | 3,0 | 57 370 393  | 13 280 742  | 23,1 | 25 023 586  | 43,6 | 16 579 153  | 28,9 | 2 486 912  | 4,4 | 7 864 074  | 31,4 | 139  |
| Sør-Trøndelag . .    | 44 137 818  | 1 365 610  | 3,1  | 1 371 852  | 3,1 | 41 400 356  | 11 124 787  | 26,9 | 17 445 154  | 42,1 | 10 799 707  | 26,1 | 2 030 708  | 4,9 | 5 464 385  | 31,3 | 65   |
| Nord-Trøndelag       | 50 119 603  | 2 448 070  | 4,9  | 729 350    | 1,5 | 46 942 183  | 9 909 732   | 21,1 | 21 865 265  | 46,6 | 13 558 648  | 28,9 | 1 608 538  | 3,4 | 4 680 112  | 21,4 | 85   |
| Nordland*) . . . .   | 53 429 152  | 5 393 680  | 10,1 | 318 499    | 0,6 | 47 716 973  | 11 714 681  | 24,6 | 21 655 887  | 45,4 | 12 555 090  | 26,3 | 1 791 315  | 3,7 | 8 970 034  | 41,4 | 105  |
| Sum . . . . .        | 533 770 390 | 75 186 696 | 14,1 | 13 466 645 | 2,5 | 445 117 049 | 110 448 300 | 24,8 | 189 657 481 | 42,6 | 124 585 631 | 28,0 | 20 425 637 | 4,6 | 63 999 780 | 33,7 | 1027 |