

Hvem eier grunnen etter nedlagt offentlig vei?

Redaktør
Geir Paulsen
Bent Hole

Av Ole Fredrik Melleby

Gamle verneverdige veier og veifar kan tidligere ha vært offentlig vei som på et eller annet tidspunkt er blitt nedlagt som offentlig vei. Dersom grunnen til disse veiene fortsatt er i offentlig eie, vil det kunne lette vernearbeidet, ved at det offentlige i kraft av sin eierrådighet kan disponere over grunnen i tråd med de vernehensyn som man ønsker å tilgodese. I de tilfeller der staten er eier, åpner det for at veien kan fredes ved forskrift etter kulturminneloven § 22a. At en vei er nedlagt som offentlig vei, betyr at vedkommende veimyndighet har fattet vedtak om nedleggelse, og innebærer at det offentlige ikke lenger tar ansvar for drift og vedlikehold av veien. Veien kan fortsatt være i bruk som sådan, men må da vedlikeholdes for private midler. I andre tilfeller kan veigrunnen være tatt i bruk til andre formål eller den kan ha blitt liggende ubrukt.

Eiendomsretten til gammel veigrunn er tidligere behandlet av Otto Arnulf i Norsk Vegmuseums årbok for 1993. Dette er en interessant artikkel som tar for seg retten til veigrunn helt fra vikingtiden. Når det gjelder eiendomsretten til nedlagt veigrunn, legger Arnulf stor vekt på om nedleggelsen er skjedd før eller etter veiloven av 1912 trådte i kraft. Det fremholdes at § 8 i denne loven innebærer at når det gjelder offentlig vei som er nedlagt etter at loven trådte i kraft, fikk det offentlige eiendomsretten, uansett hvorledes det tidligere var forholdt med avståelse av veigrunnen.¹ Dette reiser spørsmålet om veiloven § 8, som i første rekke er en bestemmelse om hvordan nedlagt veigrunn skal disponeres, også har et ekspropriasjonsrettslig innhold, det vil si om den kan gjøre inngrep i privat eiendomsrett. Denne artikkelen vil i hovedsak dreie seg om forståelsen av veglovens § 8.

Ved siden av 1913, da veiloven av 1912 trådte i kraft, er årstallet for innføring av plikten til å avstå eiendomsretten til grunn for anleggelse av offentlig vei et viktig årstall. Tidligere hadde det offentlige eller allmennheten bare en bruksrett til veigrunnen. I Norges første veilov, veiloven av 1824, var det innført en slik plikt til å avstå fornøden grunn til anleggelse av offentlig vei. Allerede i 1801 ble det imidlertid innført regler om erstatning ved avståelse av grunn til offentlige Foranstaltningers Fremme som også må omfatte veianlegg.² Som jeg kommer tilbake til nedenfor, er jeg usikker på om Placaten bare gir regler om de nærmere vilkårene for grunnavståelse eller om den også innførte selve plikten til å avstå grunn, altså en hjemmel for eiendomsinngrep. I den videre fremstillingen har jeg, i likhet med Arnulf, lagt til grunn det siste.

Hvordan det forholder seg med eien-



Nedlagt hovedveg ved Bjuland-Ollestad i Lund kommune. Foto: Torstein Rein-Larsen.

domsretten til nedlagt veigrunn, kan være avhengig av når veien er anlagt og nedlagt i forhold til de nevnte tidspunktene.

Vi får da seks forskjellige situasjoner:

- a. Vei anlagt og nedlagt før 1801.
- b. Vei anlagt før 1801 og nedlagt mellom 1801 og 1913.
- c. Vei anlagt og nedlagt mellom 1801 og 1913.
- d. Vei anlagt før 1801 og nedlagt etter 1913.
- e. Vei anlagt mellom 1801 og 1913 og nedlagt etter 1913.
- f. Vei anlagt og nedlagt etter 1913.

Nedenfor vil jeg forsøke å trekke noen

konklusjoner med hensyn til hvem som har eiendomsretten i de forskjellige situasjonene. Som alltid når det gjelder spørsmål om rettigheter til fast eiendom, vil det imidlertid være mange forhold som kan spille inn når rettighetene til et bestemt stykke land skal fastsettes. De konklusjonene som trekkes her, vil derfor bare være utgangspunkter for hvem som er eier av veien der man ikke har holdepunkter for annet. Jeg vil også knytte noen bemerkninger til betydningen av reglene om hevd og alders tids bruk.

Med begrepet «grunneier» vil jeg ned-

enfor ofte sikte til den som eide grunnen før det ble anlagt vei, eller dennes etterfølger, selv om vedkommende strengt tatt ikke vil eie veigrunnen, så lenge denne er i offentlig eie. Dette kan også beskrives som eier av den eiendommen veien går over eller tilstøtende eiendom.

Med «anlagt» siktes det gjerne til når veien ble bygget. En vei kan imidlertid være bygd som en privat vei først, og senere være opptatt som offentlig vei. Av denne grunn kan det være grunn til å likestille det jeg har karakterisert som anleggsestidspunktet i dette notatet med tidspunktet for når veien ble offentlig. Jeg har ikke vurdert hvilken betydning dette kan ha i denne forbindelse. Erverv av eiendomsrett er for øvrig behandlet i *Vegloven med kommentarer av Erik Gauer og Otto Arnulf*, 3. utg. 1997 side 48. Jeg tar heller ikke opp spørsmålet om hvilken offentlig myndighet som i tilfelle er eier av veigrunnen: stat, kommune eller fylkeskommune.

2 Oppsummering

- Ikrafttredelsen av § 8 i veiloven av 1912 innebar ikke at grunnen til offentlige veier, som det offentlige tidligere bare hadde en betinget bruksrett til, derved ble offentlig eiendom. Heller ikke ved nedleggelse av offentlige veier blir eventuell privat eiendomsrett overført til det offentlige. Vedtak om disponering av veigrunn i medhold av § 8 kan imidlertid gå lenger enn den bruksretten det offentlige hadde, og således innebære et inngrep i den private grunneiers rett. Et slikt vedtak vil i realiteten være en form for ekspropriasjon, som grunneieren kan kreve erstatning for.
- Begrunnelsen for dette er i korthet at

verken lovtekst, forarbeider, eller rettspraksis etter det jeg kan se gir uttrykk for at innføring av loven eller nedleggelse av veier uten videre skal føre til en eiendomsovergang. Etter ordlyden gjelder imidlertid § 8 alle offentlige veier som nedlegges, enten veigrunnen er i offentlig eie eller ikke, og gir således det offentlige hjemmel til å foreta disposisjoner som kan gripe inn grunneierens rett.

- Eiendomsretten til veigrunn etter offentlig vei som er nedlagt før 1801, må i utgangspunktet anses for å tilhøre den private grunneier. Det offentlige har aldri hatt eiendomsrett, kun bruksrett. Veigrunnen kan imidlertid ha vært i offentlig eie dersom veien ble anlagt over et område som den gang var i offentlig eie, eller av annen grunn ikke var underlagt privat eiendomsrett. Da vil grunnen fortsatt være i offentlig eie, med mindre den er overdratt til privat grunneier, ved avtale, som i ledd erverv av ny veigrunn, eller ved hevd eller alders tids bruk.
- Det samme vil i hovedsak gjelde for offentlig vei som ble anlagt før 1801 og nedlagt mellom 1801 og 1913. Dersom det offentlige har ervervet grunn til veiutvidelse etter 1801, vil det offentlige være eier av denne grunnen, og kanskje hele grunnen i hele veiens bredde.
- Fra 1801 var grunneiere antakelig forpliktet til å avstå grunn til anleggelse av vei mot erstatning. Utgangspunktet er derfor at grunnen til offentlige veier anlagt etter 1801 ble ervervet av det offentlige. Når det gjelder grunnen til offentlige veier anlagt og nedlagt mellom 1801 og 1913, vil utgangspunktet være at denne fortsatt er i offentlig eie. Unntak fra dette vil gjelde dersom veigrunnen ble ervervet med forbehold



Barstad bru fra ca. 1850, i Sokndal kommune. Foto: Torstein Rein-Larsen.

fra grunneierens side om at veigrunnen skulle falle tilbake ved nedleggelse. Eiendomsretten kan også ha blitt overdratt grunneier igjen, eller grunneier kan ha ervervet eiendomsrett ved hevd eller alders tids bruk.

- Det samme vil i hovedsak gjelde for grunn etter offentlig vei anlagt mellom 1801 og 1913 og nedlagt etter 1913. Er det fattet vedtak i medhold av § 8, vil dette kunne være avgjørende, for eksempel vil veigrunnen fortsatt være i offentlig eie dersom den er utlagt til privat bruk, uavhengig av eventuelle
- forbehold om tilbakefall til grunneier ved nedleggelse.
- Dersom veien er anlagt før 1801, og nedlagt etter 1913, vil utgangspunktet være at det offentlige kun hadde bruksrett til veigrunnen og at bruksretten bortfalt ved nedleggelsen, med mindre det er fattet vedtak i medhold av veiloven § 8 som tilsier noe annet. Så lenge det ikke er fattet vedtak i medhold av § 8 blir situasjonen den samme som for veier anlagt før 1801 og nedlagt før 1913, og de samme unntak vil kunne gjøre seg gjeldende, se ovenfor. Er det

fattet vedtak i medhold av § 8 vil utgangspunktet være at eiendomsretten må anses for å være i samsvar med det som fremgår av vedtaket.

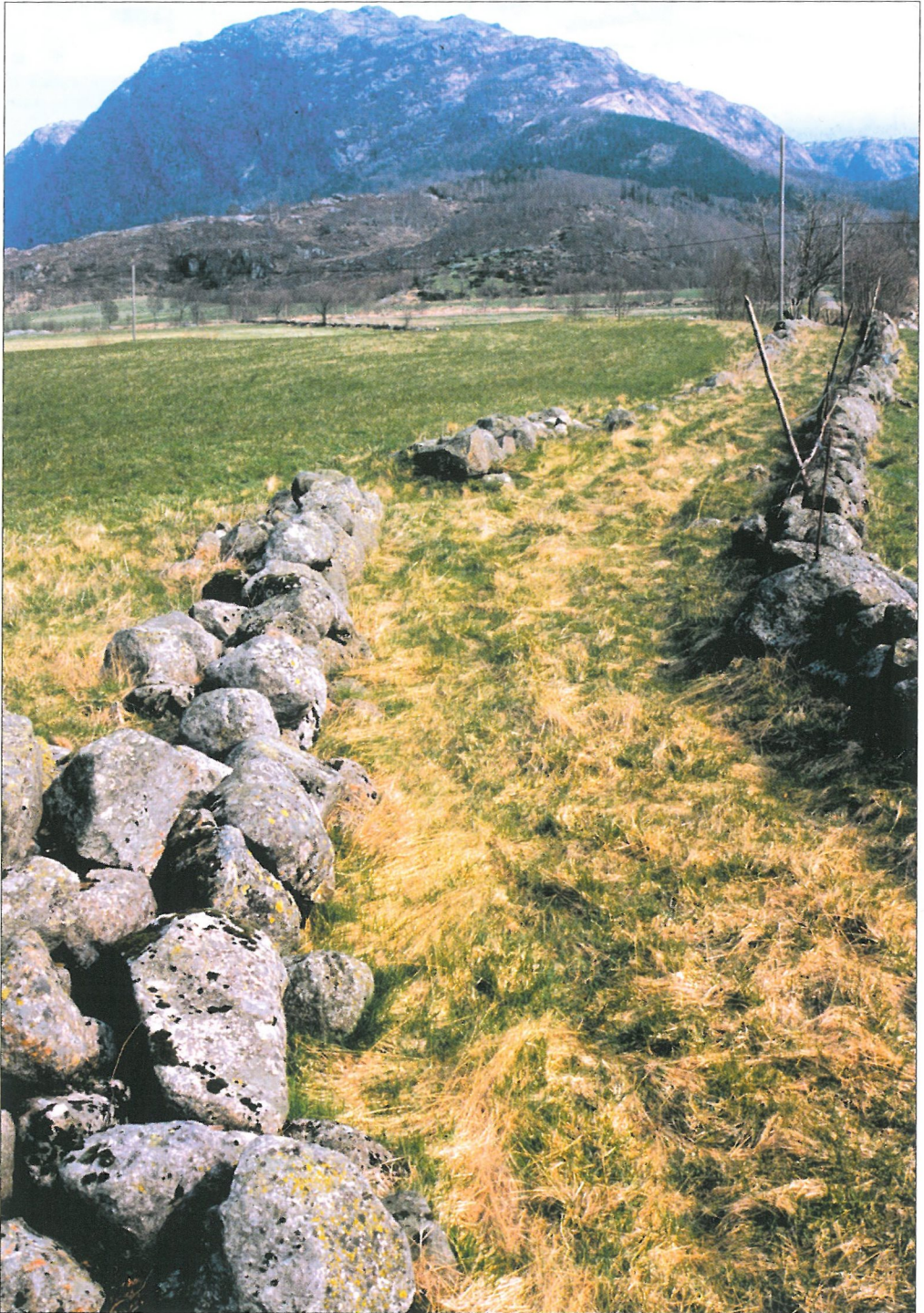
- Situasjonen for vei anlagt og nedlagt etter 1913 blir den samme som for veier anlagt mellom 1801 og 1913 og nedlagt etter 1913. Utgangspunktet er altså at det offentlige må anses å ha ervervet eiendomsretten til veigrunnen og beholder den ved nedleggelse om det ikke finnes klare holdepunkter for annet. Antakelig skal det mer til for å sannsynliggjøre at det offentlige ikke har ervervet en varig eiendomsrett.
- Selv om veigrunnen etter det som er sagt ovenfor skulle anses for å være i offentlig eie, kan privat grunneier ha ervervet eiendomsrett dersom hun i god tro har brukt veigrunnen som sin egen i hevdstid eller såkalt alders tid. For at noen skal ha brukt veigrunnen som sin egen, må bruken ha ekskludert andre brukere. Det er for eksempel ikke nok at en grunneier har brukt grunnen som gårdsvei og selv stått for vedlikeholdet dersom andre også har brukt veien. Med god tro menes at man har trodd at man selv eide grunnen. Kunnskap om at det har vært en offentlig vei utelukker ikke at man kan være i god tro om at man eier grunnen. Siden det følger av veiloven av 1912 at veigrunnen forblir i offentlig eie ved nedleggelse, skal det mye til for at noen vil kunne anses for å være i aktsom god tro om at veigrunnen ved nedleggelse tilfalt grunneieren igjen uten særskilt overdragelse.
- Det viktigste kriteriet synes etter dette å være tidspunktet for når en offentlig vei ble *anlagt*, ikke om den ble nedlagt før eller etter ikrafttredelsen av veiloven av 1912. Er veien anlagt etter

1801, er utgangspunktet at det offentlige ervervet grunnen. Ved nedleggelse vil utgangspunktet være at den da forblir i offentlig eie. Eiendomsretten kan ha gått tilbake til privat grunneier ved overdragelse, hevd eller alders tids bruk. Er veien nedlagt etter 1912, vil eventuelle disposisjoner i medhold av veiloven § 8 kunne være avgjørende.

3 Vei anlagt og nedlagt før 1801

I tidligere tider hadde det offentlige eller allmennheten kun en bruksrett til offentlig veigrunn. Eiendomsretten til grunnen hørte til eieren av den eiendommen veien gikk over. I dag er hovedregelen at det offentlige er eier av all grunn til offentlig vei. Som nevnt innledningsvis var det i Norges første veilov, veiloven av 1824, innført en plikt til å avstå fornøden grunn til anleggelse av offentlig vei. De første reglene om avståelse av grunn til offentlig vei må imidlertid antas å ha blitt innført allerede i 1801, ved Placat av 31. juli.

Placaten av 31. juli 1801 viser til at det i Anordning om Veivæsenet i Danmark av 1793, Anordning om Lendsers Indretning i Norge av 1794 og Anordning om Lodsmerkens Anlæg for begge riker av 1799 er fastsatt regler om grunneiernes rettigheter og plikter dersom det blir nødvendig å ekspropriere grunn for å gjennomføre slike innretninger anordningene gjelder. Det vises videre til at disse reglene bygger på den *Grundsætning, at Eiendomsretten ikke bør lide Indskrænkelse, med mindre det almindelige Beste fordrer det, og at Eieren da tilkommer billig og fuldkommen Erstatning*. For å hindre tvister og nektelser i lignende tilfeller, bestemmes det så at de foran nevnte regler skal gjelde i alle tilfeller der avståelse av grunn eller eiendom behøves til landets forsvar eller *offentlige Foranstalt-*



Vestlandske hovedveg år 1800 ved Byrkjemo. Foto: Torstein Rein-Larsen.

ningers Fremme. Som eksempler på dette nevnes anleggelse av skanser og opprettelse av telegrafer. Henvisningen til de foran nevnte regler må etter mitt skjønn bety at reglene om grunn- og eiendomsavståelse i disse anordningene gis generell anvendelse i begge riker. Således må de sies å ha blitt gjeldende for ekspropriasjon til offentlig vei i Norge.

I plakaten fremheves prinsippet om at eiendomsinngrep bare kan skje når det beste fordrer det, noe som må kunne sies å tilsvare den interesseavveiningen som må finne sted etter dagens lovgivning. Videre er prinsippet om full og rimelig erstatning trukket fram. Grunneiers plikt til å avstå grunn er imidlertid ikke nevnt. Det kan derfor reises spørsmål om anvendelse av plakaten forutsetter at hjemmel for ekspropriasjon må finnes annet sted, eller om plakaten i seg selv også var ment å gi den nødvendige hjemmel. Til fordel for det siste kan det pekes på at plakaten viser til at det i de nevnte anordninger er fastsatt regler både om grunneieres rettigheter og plikter. Grunneienes *plikter* her må etter mitt skjønn være plikten til å avstå grunn, da reglene om full og rimelig erstatning og om at avståelse bare kan kreves dersom det alminnelige beste krever det, vil være rettigheter for grunneierne. Således kan det argumenteres for at plakaten innførte en generell hjemmel for eiendomsinngrep der det var nødvendig for *offentlige Foranstaltningers fremme*, herunder anleggelse av offentlig vei. Da denne tolkningen ikke bygger på andre kilder enn selve teksten i plakaten, må jeg ta forbehold om at det muligens ikke var meningen å innføre plikt til å avstå grunn. I den videre fremstillingen forutsetter jeg imidlertid at grunneier fra 1801 hadde plikt til å avstå nødvendig grunn til anleggelse av offentlig vei.

Frem til 1801 må det antas at det offentlige ikke ervervet eiendomsrett til veigrunn for de offentlige veiene. Veilovkomitéen av 1951 har på side 1 i sin innstilling uttalt følgende om veiene i denne tiden:

Det var neppe tale om offentlig eiendomsrett til veiene, hele forholdet hadde mer karakter av en bruksrett for almenheten.

Arnulf har i sin artikkel lagt til grunn at når veien gikk ut av bruk som offentlig vei, fikk grunneieren tilbake full råderett, og bruksretten til vei falt bort. I artikkeler skiller han riktignok ikke mellom vei nedlagt før 1801 og etter 1801 men før 1913. Han skriver at *Dersom veien gikk ut av bruk før 1912 – slik at allmennheten ikke lenger brukte den – dukket eiendomsretten her opp igjen hos grunneierne, dersom den ikke beviseleg var avstått til det offentlige*.³ Begrunnelsen synes å være at grunneierne fra tidlige tider ikke avsto grunn til veiformål. Det var kun snakk om bruksrett. Jeg forstår ham slik at dette også gjelder for veier nedlagt før 1801.⁴

Jeg finner ikke grunn til å problematisere dette ytterligere, og mener at utgangspunktet for slike veier er at det offentlige ikke har eiendomsrett til grunnen der hvor det tidligere var offentlig vei. Det offentlige har aldri hatt eiendomsretten til veigrunnen til disse veiene. Jeg ser da bort fra tilfeller der veien har gått gjennom et område som ellers har vært i offentlig eie. Jeg forstår Arnulf slik at bruksretten som det offentlige, eller allmennheten, har hatt til veiformål også må anses for å ha falt bort. Grunnen til at bruksretten faller bort antar jeg ligger i bruksretten selv, slik å forstå at forutsetningen for bruksretten var at veien var i bruk som offentlig vei.

Det kan påhvile andre rettigheter på grunnen, eller innskrenkninger i eierens



*Gamle E18 i Tronåsen, Rogaland, etter skade i 1900. Nedlagt i 1946, men åpen for turisttrafikk.
Foto: Jens Lauritz Arup Bassøe.*

rett, selv om det offentlige ikke har eiendomsrett. Det kan tenkes at allmennheten har fortsatt å bruke veien på en eller annen måte etter at veien ble nedlagt som offentlig vei. Det kan føre til at eiendommen må anses for å være beheftet med en bruksrett til fordel for allmennheten, slik at grunneieren ikke kan disponere grunnen i strid med den. Dette kan ses under synspunktet at den bruksretten som var knyttet til veien mens den var offentlig vei, ikke er falt bort, fordi veien fortsatt har vært i bruk av allmennheten. Kanskje kan man se det slik at en bruksrett for allmennheten er etablert ved hevd eller alders tids bruk, selv om den opprinnelige bruksretten etter sitt innhold skulle ha falt bort når veien ikke lenger var en

offentlig vei. I tilfelle en slik bruksrett for allmennheten finnes, kan spørsmålet om eiendomsrett være underordnet i forhold til å bevare veien. Dersom en ønsker å få det inn i ordnede former ved å sikre det offentlige en eiendomsrett, kan allmennhetens bruksrett antakelig være et moment som tilsier at grunneierens vederlag skal være minimalt. Jeg går ikke nærmere inn på denne problemstillingen her. Allmennhetens bruksrett er omtalt i Direktoratet for naturforvaltnings håndbok nr. 5 1994 Gamle veier og veifar side 92 og 94 flg.

Antakelig kan det offentlige også anses for å ha eiendomsretten til veigrunnen dersom veien er fra tiden før det etablerte seg privat eiendomsrett i det aktuelle om-

rådet. I en byrettsdom av 1959 fra Kristiansand uttales følgende:

Det kan være ting som taler for at veiens opprinnelse går tilbake til tiden før det hadde manifestert seg noen privat eiendomsrett til de omliggende jordområder. Selv om man imidlertid antar at opprinnelsen er av senere dato, medfører ikke dette uten videre at veigrunnen i dag nødvendigvis må være undergitt privat eiendomsrett. Veien har som nevnt fra meget gammelt av vært en alfarvei, og det synes ikke å ha falt noen inn at det var privat eiendomsrett til grunnen. Når så utparselleringen begynte synes de opprinnelige eiere å ha bygget på det faktum, at veien lå der som en vei åpen for almen ferdsel, og har helt naturlig ved salg av parseller målt disse til veikanten. Det har neppe foresvevet dem at det skulle bli noe igjen som skulle tilligge hovedbrukene. Det må i det hele tatt være rimelig å legge til grunn at utviklingen etter hvert har medført, at spørsmålet om de opprinnelige grunneieres eiendomsrett til veigrunnen er gått i glemmeboken, og det må da bli en rimelig og naturlig løsning at det er det offentlige som blir å anse som eier. «Det offentlige» vil i det foreliggende tilfelle måtte være ensbetydende med Kristiansand kommune, som etter byutvidelsen i 1921 har overtatt og utbygget vei- og gatenettet i det område saken gjelder, jfr. Brandt side 369. Dette standpunkt vil også harmonere best med de prinsipper som det er gitt uttrykk for i veilovens § 26, jfr. § 8 for nedleggelse av veier, som etter denne lovs bestemmelse formelt er ansett som offentlige veier.

4 Vei anlagt før 1801 og nedlagt mellom 1801 og 1913

For vei som ble anlagt før 1801, må det som nevnt antas at det offentlige ikke ervervet eiendomsretten til veigrunnen ved anleggelsen. Innføring av plikten til å avstå fornøden grunn til anleggelse av vei

ved Placat av 31. juli 1801 innebar ikke at veigrunnen til allerede anlagte veier skulle overføres til det offentlige. I utgangspunktet må derfor eiendomsretten til veigrunn etter offentlig vei som er anlagt før 1801 og nedlagt mellom 1801 og 1913, anses for å tilhøre den private grunneier.

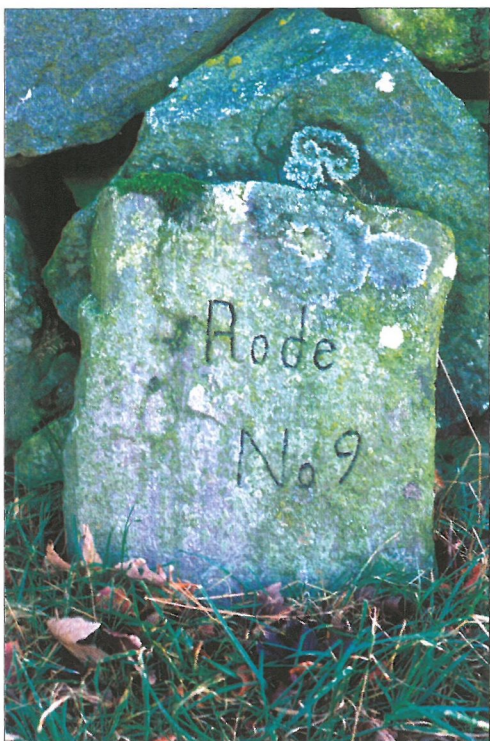
Det må imidlertid antas at plikten til å avstå grunn også gjaldt utvidelse av eksisterende vei⁵. Dersom det på denne måten er avstått grunn til utvidelse av eksisterende vei, vil det offentlige være eier av denne grunnen. Det kan spørres hvem som da er eier av den opprinnelige veigrunnen, slik den var før veitutvidelsen. Frostating lagmannsrett kom i ankesak 15/156 til at det offentlige, som i 1856 hadde ervervet veigrunn i 6 alens bredde, til sammen eide veigrunn i 12,5 alens bredde.⁶ Flertallet i lagmannsretten la avgjørende vekt på at den eldre veien i 1866 var offentlig. Det skulle således være unødvendig for Veivesenet å erverve 12 fot av egen grunn, uansett om det tidligere var betalt for grunnen eller ikke. Saken var imidlertid anlagt av grunneieren med krav om erstatning for den delen av veien som gikk utover de 6 alen som var avstått i 1856. Dommen utelukker likevel ikke at det offentlige bare har en bruksrett til den opprinnelige veigrunnen. Om man kan ta dommen til inntekt for at det offentlige ved grunnerverv for veitutvidelse etter 1801 også må anses som eier av den opprinnelige veigrunn, er derfor usikkert.

Anser man det offentlige for grunneier av det hele, kan resultatet bli at veien må vurderes på samme måte som for vei anlagt etter 1801, se punkt 4. Legges det motsatte til grunn, vil den stripen som veitutvidelsen er gjort på, måtte avgjøres som vei anlagt etter 1801, mens den opprinnelige veigrunn vurderes som om



Merkestein ved Hølland bru i Sauda kommune.
Foto: Torstein Rein-Larsen.

Rodemerke ved Njå i Time kommune.
Foto: Torstein Rein-Larsen.



utvidelse ikke var skjedd. Jeg har ikke kunnet trekke noen konklusjon her, men nevner bare at de uryddige forholdene som kan oppstå ved å skille dette, kan tale for at hele veigrunnen blir å vurdere som om den var ervervet etter 1801.

5 Vei anlagt og nedlagt mellom 1801 og 1913

Ved Placat av 31. juli 1801 ble som nevnt enhver grunneier pliktig til å avstå nødvendig grunn til anleggelse av nye og utvidelse av eksisterende veier. Dersom veimyndighetene innførte dette som en praksis, skulle altså veigrunnen til alle veier som fra da av ble anlagt, tilhøre det offentlige. Når en slik vei blir nedlagt, vil veigrunnen fortsatt tilhøre det offentlige, med mindre eiendomsretten ble overdratt til privat grunneier igjen. Om det er skjedd, kan variere fra tilfelle til tilfelle. Dersom en ny vei er blitt anlagt over samme grunneiers eiendom, men på et annet sted, kan man ofte ha trukket tidligere veigrunn inn i oppgjøret for den nye grunnavståelsen, slik at man har trukket fra verdien på den gamle veigrunnen i erstatningen for den nye veigrunnen. Dette var regelen i § 26 lov om Veivesenet av 1824:

Den Gamle Vei skal, naar den tilfalder den, der maa afgive Jord til en ny, beregnes efter Arealindhold og Jordens Beskaffenhet.

Et slikt oppgjør forutsetter at grunneier har fått tilbake eiendomsretten til grunnen for den nedlagte veien.

Det vil ofte være et bevissspørsmål hva som er skjedd i det enkelte tilfellet. Hvorvidt det kan oppstilles noen generelle utgangspunkt i tilfelle intet kan bevises, er vanskelig å si.⁷

Det er mye som taler for at man må legge til grunn at det offentlige ervervet veigrunnen for veier som ble bygd etter at

forordningen som gav plikt til å avstå veigrunn trådte i kraft. Ut fra dette bør utgangspunktet etter mitt syn være at det offentlige er eier av veigrunnen. Da situasjonen vil variere så mye i praksis, må det uansett gjøres undersøkelser. Med utgangspunkt i at det offentlige mest sannsynlig ervervet veigrunnen, bør det undersøkes om det er tatt noen forbehold fra grunneieren. Deretter undersøker man om eiendomsretten ved nedleggelse er overdratt til private grunneiere, selvstendig, eller som ledd i grunnverv annet sted på eiendommen. Der det i forbindelse med nedleggelsen er ervervet grunn til vei annet sted på eiendommen, må man gå ut fra at det er skjedd et makeskifte, jf. henvisningen til § 26 i lov om Veivesenet av 1824 ovenfor. I så fall vil eiendomsretten ha blitt overdratt til den private grunneier.

6 Vei anlagt før 1801 og nedlagt etter 1913

Som nevnt ovenfor i punkt 4 var det ikke vanlig at det offentlige ervervet eiendomsrett til grunnen i tiden før 1801. Det vanlige var at retten til veigrunnen hvilte på en bruksrett for det offentlige eller allmennheten. Det må antas at dersom veien ble nedlagt eller traseen forandret før 1913, falt bruksretten bort, og grunneieren fikk tilbake sin fulle rådighet over grunnen. (Jeg ser da bort fra at det offentlige kan ha ervervet eiendomsrett ved veitvidelser etter 1801.) I veiloven av 1912 § 8 ble det imidlertid innført nye regler for disponering av veigrunnen etter at en vei blir nedlagt som offentlig vei. Reglene er videreført i veiloven av 1963 § 8. Spørsmålet er hva regelen har å si for eiendomsretten til veigrunnen til nedlagte offentlige veier når disse i sin tid ble an-

lagt uten at det offentlige ervervet eiendomsrett til veigrunnen, men baserte veien på bruksrett.

Bestemmelsen i veiloven av 1912 lyder slik:

Finder amtsveistyret, efterat herredsstyret har uttalt sig, at en vei, som nædlegges, helt eller delvis er paakrævet som fremkomstvei, blir veien eller en nærmere bestemt del av denne at utlegge til almindelig bruk for de interesserte efter herredsstyrets nærmere bestemmelse.

Hvis dette ikke skjer, kommer, forsaavidt ny vei anlægges, værdien av den gamle veigrund til avdrag i erstatning for grundavstaaelse til det nye veianlæg over samme eiendom efter et ved overenskomst eller skjøn bestemt beløp.

Nedlagt vei, som ikke utlægges til almindelig bruk, og som heller ikke kommer til avdrag i anledning av nyt veianlæg, bør herredsstyret – uten eller mot vederlag – overdra til den eller de eiendommene, som støter til veien. Eieren av disse eiendomme kan forlange veigrunden avstaat mot godtgjørelse, bestemt ved skjønn.

I Norsk vegmuseums årbok 1993 på side 67 til 68 skriver Arnulf:

For deler av veien som gikk ut av bruk etter at veiloven av 1912 trådte i kraft, fikk det offentlige (stat, fylke eller kommune) eiendomsretten, uansett hvorledes det tidligere var forholdt med avståelse av veigrunnen. Ville noen hevde at eiendomsretten ikke tidligere var avstått, eller at erstatning ikke var betalt, ble i tilfelle dette bare et spørsmål om erstatning. Og som regel ville et pengekrav være foreldet. I samme stilling kom de grunneierne som hadde avgitt fri grunn. (...) Dersom man ikke finner at det er foretatt noen disposisjoner i samsvar med § 8 i en av de to lovene, må en gå ut fra at det ikke er truffet noen slike disposisjoner og at det offentlige fremdeles har eiendomsretten. (...) For at eiere av tilstøtende



Sokkatjønn bru fra 1842, i Eigersund kommune. Bygd som del av den Vestlandske Hovedvegen, ny bru overtok i 1957. Foto: Torstein Rein-Larsen.

grunn skal kunne nå frem med at de er eiere, må de så godt som i alle tilfelle kunne vise til at veimyndigheten har overdratt den gamle veigrunnen til dem i forbindelse med nedlegger. Et slik unntak kan være hevd. (Min understrekning.)

Jeg forstår Arnulf slik at veigrunnen i disse tilfellene tilfaller det offentlige når veien legges ned som offentlig vei, selv om veien ble anlagt før 1801 og det offentlige således bare hadde en bruksrett opprinnelig. Jeg har videre forstått ham slik at det ikke spiller noen rolle om det er fore-

tatt disposisjoner i medhold av § 8. Som nevnt innledningsvis reiser dette spørsmålet om veilovens § 8 har et ekspropriasjonsrettslig innhold.

6.1 Veiloven § 8

– en ekspropriasjonsrettslig regel?

Ordlyden gir først og fremst direktiver om hvilke disposisjoner veimyndighetene kan og bør gjøre med nedlagt veigrunn samt rekkefølgen på de vurderingene som skal gjøres slik:

1. Vurdere om den helt eller delvis trengs

som fremkomstvei, og i så fall legge den ut til privat bruk.

2. Blir den nedlagte vei ikke utlagt til privat bruk, og det over samme eiendom anlegges ny vei, bør den gamle vei overdras til tilstøtende grunneier mot fradrag i erstatningen for den nye veigrunn som erverves.
3. Hvis veigrunnen ikke legges ut til privat bruk, og (verdien av) den heller ikke kommer til fradrag ved grunnavståelse til ny vei, bør den gamle veien uten eller mot vederlag overdras til tilstøtende eiendommer.
4. Eieren av tilstøtende eiendommer kan forlange eiendommen avstått mot godtgjørelse. (Antakelig under samme forutsetning som ved punkt 3.)

For meg er det langt fra opplagt at meningen med bestemmelsen er å gi det offentlige noen eiendomsrett som det ikke hadde fra før. Når det sies at eieren av tilstøtende eiendommer kan kreve veien *overdratt* til seg, synes det å ligge en forutsetning i dette om at veien allerede før nedleggelsen er i det offentliges eie.

På den annen side gir bestemmelsen det offentlige en slik disposisjonsrett uavhengig av hvilken rett det offentlige hadde fra før, i alle fall i ordlyden selv. Dette kan ses som et utslag av at det offentlige får en disposisjonsrett, som ikke følger av det opprinnelige rettsgrunnlaget. På denne måten kan man si at den gir det offentlige rett til å gripe inne i tidligere/tilstøtende grunneiers rettigheter.

Det kan også være grunn til å se bestemmelsen sammen med § 26 i veiloven av 1912. Denne gir det offentlige rett til å erverve nødvendig grunn til veiformål, og at det blir Veivesenets eiendom. I fjerde ledd heter det så:

Ved nedlæggelse av offentlig vei blir, forsaavidt angaar de i § 12a nævnte veier, staten, og

for andre veiers vedkommende herredskommunen at betragte som eier av grunden, med mindre der angaaende denne er truffet bestemmelse med hjemmel av § 8 første, jfr. sidste led.

Denne ordlyden tyder på at det offentlige blir eier av veigrunnen uansett hvordan det tidligere forholdt seg med rettighetene til veigrunnen. Når en ser dette sammen med resten av bestemmelsen som gjelder erverv av vei, kan det imidlertid tale for at den bare gjelder veigrunn som er ervervet i medhold av denne bestemmelsen, eller eventuelt i medhold av tilsvarende bestemmelser i de tidligere veilover, eller Placaten av 1801. Videre kan bestemmelsen leses slik at den bare avgjør hvilken offentlig myndighet som skal anses som eier, staten eller kommunen. Før nedleggelse heter det jo i bestemmelsen at den ervervede grunnen skal være Veivesenets eiendom. Det taler for at det kun dreier seg om en overgang av eiendomsrett fra Veivesenet til stat eller kommune generelt, ikke fra privat til offentlig eier.⁸

Som det fremgår av det som er sagt, gir lovteksten holdepunkter både for det ene og det annet. Men dersom man antar at § 8, eventuelt sammen med § 26, har et ekspropriasjonsrettslig innhold, blir det et spørsmål om når eiendomsretten må anses for å ha blitt ekspropriert. Dette spørsmålet er viktig i forhold til spørsmålet om når et eventuelt krav på ekspropriasjonserstatning blir foreldet. Flere tidspunkter kan tenkes:

1. Ved innføring av loven
2. Ved nedleggelse av veien
3. Ved disposisjon i henhold til § 8 (ikke selve nedleggelsesvedtaket)

Ad 1. Ved innføring av loven: Synspunktet kan da være at innføringen av loven innebærer at det offentlige beholder eiendomsretten når en vei legges ned. Hadde



*Kongeveg i Sveio, Hordaland, satt i stand og merket av Valestrand Natur- og Kulturminnelag.
Foto: Nils Nonås.*

det offentlige fra tidligere kun en bruksrett som var betinget av at området ble benyttet til offentlig vei, betyr ikrafttredelse av loven at bruksretten i praksis er blitt til en varig eiendomsrett for det offentlige.

At en avgjørelse om ekspropriasjon kan skje direkte ved et lovvedtak, finner jeg selvsagt. Det som kan vedtas med hjemmel i lov, må også kunne vedtas ved lov direkte. Ordlyden i § 8 alene taler etter min mening i mot at det er skjedd ved ikrafttredelsen av den. Bestemmelsen gjelder nedleggelse av veier, og gir grunneiere som kunne tenkes å kreve erstatning, lite holdepunkter for å tro at det er skjedd noe inngrep i deres rett som skulle gjøre det nødvendig å fremsette et erstatningskrav. Også ordlyden i § 26, dersom

det legges til grunn at den gir grunn til å si at eiendomsretten blir overført fra private til det offentlige, er knyttet til nedleggelsen av veien som offentlig vei. Bestemmelsen om at Veivesenet erverver grunnen til «eiendom» kan etter mitt syn bare knyttes til erverv som er skjedd i medhold av § 26, det vil si etter at loven trådte i kraft.

Ad 2. Ved nedleggelse av veien: Selv om det er lite igjen av resteiendomsretten ved siden av bruksretten etter ikrafttredelse av loven, kan man hevde at det først er ved nedleggelse at dette aktualiseres, og først da § 8 får betydning, siden den nettopp gjelder ved nedleggelse. (Resteiendomsretten for veigrunnen vil det ikke ha vært mulig å utnytte før veien ble nedlagt.

Men den kunne jo kanskje ha blitt overdratt, for eksempel til en som spekulerer i at veien før eller senere blir nedlagt.)

Jeg finner det ikke naturlig å tolke ordlyden i § 8 slik at det ved et vedtak om nedleggelse skjer en overføring av eiendomsrett. Etter lovens redigering hadde det kanskje vært mer naturlig å ta inn en bestemmelse om det i § 7, som jo omhandler vedtak om nedleggelse av vei. På den annen side kan man se det slik at § 7 angir når man kan nedlegge en offentlig vei, mens rettsvirkningen av det står i § 8. Bestemmelsen forutsetter at det offentlige er eier etter en nedleggelse, i og med at det er tale om å overdra til eier av tilstøtende grunn. Men som sagt ovenfor er det først og fremst hvilke disposisjoner som kan gjøres som § 8 omhandler. At bestemmelsen skal få rettsvirkninger når ingen disposisjoner er foretatt, finner jeg derfor merkelig.

Ordlyden i § 26 sammen med § 8 kan som nevnt gi holdepunkter for at vei grunn blir ekspropriert. I så tilfelle vil tidspunktet for nedleggingsvedtaket være et naturlig tidspunkt for når ekspropriasjon har funnet sted, jf. ordlyden: «Ved nedleggelse av offentlige vei blir (...) at betrakte som eier av grunden ...» Men som det fremgår ovenfor kan en neppe legge til grunn at § 26 skal forstås på denne måten.⁹

Ad 3. Ved disposisjon i henhold til § 8: Bestemmelsen er som nevnt først og fremst en disposisjonsbestemmelse som gir det offentlige rett til å foreta visse disposisjoner. Siden bestemmelsen ikke tar noe forbehold i forhold til veier som det offentlige fra tidligere bare har en bruksrett til, tyder det på at retten til å disponere gjelder uavhengig av det offentliges rettigheter til grunnen fra før. Disponeres det så i strid med grunneierens rett kan

man se det slik at det i praksis har skjedd en ekspropriasjon, av denne retten. Det kan for eksempel være dersom den legges ut til en annen enn den som hadde eiendomsretten fra før.

Dersom veien med hjemmel i § 8 er utlagt til privat bruk, kan det imidlertid diskuteres om det er skjedd noen endring i eiendomsforholdet. For at veien skal kunne være utlagt til privat bruk, trenger det offentlige ikke nødvendigvis å ha eiendomsretten. Det klarer seg med veirett eller bruksrett for allmennheten/det offentlige. At veien er utlagt til privat bruk, kan imidlertid være en bruk som går utover den rettigheten det offentlige/allmennheten hadde fra før. En kan tenke seg at en forutsetning for veiretten var at det skulle være en offentlig vei, og at den derved ville bortfalle ved nedleggelse som offentlig vei. Når veien på tross av dette legges ut til privat bruk, vil denne bruken ikke være tilstrekkelig hjemlet i den opprinnelige veiretten. Således vil vedtaket likevel gripe inn i grunneierens rett. Det kan så spørres om rettigheten for det offentlige nå er blitt en eiendomsrett, eller om bruksretten er blitt utvidet. Dette vil imidlertid være av liten interesse så lenge grunnen skal benyttes til et eller annet veiformål, jeg går derfor ikke nærmere inn på det her.

Dersom et vedtak etter § 8 som griper inn i en privat grunneiers rett er gyldig, har det skjedd en form for ekspropriasjon, og man vil kunne kreve erstatning. En innsigelse som kanskje kunne reises er at loven ikke skal ha tilbakevirkende kraft, i den forstand at den ikke gjelder veier anlagt før ikrafttredelsen. Det er imidlertid ikke noe i lovens ordlyd som tyder på at det skulle gjelde noe slikt unntak, og så lenge man kan kreve erstatning kan det neppe sies å være i strid med Grunn-



Rodemerke, ca. 1900, ved Fv. 286, Bjelland i Gjesdal kommune. Foto: Torstein Rein-Larsen.

lovens § 97 om forbudet mot å gi lover tilbakevirkende kraft.

Etter dette konkluderer jeg med at ordlyden i §§ 8 og 26 i veiloven er flertydig. Jeg synes imidlertid ordlyden taler mot at selve innføringen av loven innebar en ekspropriasjon av all veigrunn til offentlig vei som det offentlige ikke hadde full eiendomsrett til ved ikrafttredelsen. Jeg synes heller ikke det er naturlig å forstå teksten slik at det skjer noen ekspropriasjon ved nedleggelse av en vei som offentlig vei, når det ikke er fattet noen vedtak om disponering av veigrunnen med hjemmel i § 8. At disposisjoner i medhold av § 8 kan treffes uavhengig av hvilken rett det offentlige opprinnelig hadde til grunnen,

finner jeg imidlertid som en naturlig tolkning av ordlyden i § 8.

6.1.1 Gjennomgang av forarbeider til veiloven av 1912

I tilfelle det var meningen at innføringen av veiloven § 8 skulle innebære at veigrunn som tidligere ikke var i det offentliges eie nå skulle bli det, kan det være naturlig å tro at man skulle finne nærmere uttalelser om det i forarbeidene til loven.

6.1.1.1 Oversikt over forslag til endringer i og tillæg til den nugjældende veilovgivning fra den departementale veilovkomité's indstilling.

Denne oversikt består av bemerkninger fra blant annet amtingeniører til de forskjellige bestemmelser i forrige veilov. Jeg kan ikke se at det er skrevet noe som er av betydning for forståelsen eller forandringen for § 8.

6.1.1.2 Indstilling I fra den departementale veilovkomité.

Her foreslås § 8 med en ordlyd som i hovedsak ble den endelige regelen. I merknadene til bestemmelsen sies det på side 48 at det

I den Ældre veilovgivning indeholdtes ingen bestemmelser om, hvem det tilkommer at disponere over nedlagte veiers grund. Da mangelen av bestemmelser herom i tidens løp har vist sig at medføre vanskeligheder av forskjellig art, har man fundet at burde bringe i forslag de i nærværende paragraf optagne regler.

Det sies imidlertid ingenting om at bestemmelsen vil rydde av veien diskusjoner om eierforhold osv.

I forslag til § 25 (som tilsvarende § 26 i den endelige loven) er det inntatt bestemmelser om hvor mye som kan eksproprieres til veiformål. Det heter blant annet i annet ledd:

Hva der er erhvervet, saavel selve veibanen som

grøfter, skraaninger og i tilfælde utenforliggende strækning, blir veivæsenets eiendom.

Og tredje ledd lyder slik:

Ved nedlæggelse av offentlig vei blir herredskommunen at betrakte som eier av grunden, forsaavidt der angaaende denne ikke er truffet bestemmelse med hjemmel av § 8, første eller andet led.

Av merknadene fremgår at regelen anses nødvendig for å avskjære tvist om hvem som er diposisjonsberettiget til det området som Veivesenet har ervervet. Blant annet er det uttalt:

Det følger herav, at veivæsenet og det alene er disposisjonsberettiget over alt, hva der vokser paa dette omraade, saasom trær, buske, græs, og likeledes berettiget til at træffe bestemmelse om telegraf- og telefonstolpers anbringelse og lign.

At det ervervede skal bli Veivesenets eiendom kan forstås som at det tidligere ikke ble det, at man da bare hadde en bruksrett. Men det kan også bygge på den forutsetning at man tidligere bare hadde eiendomsrett til selve veibanen og grøftene, og at det nye kun gjelder skråninger og alenbredden.

Når det gjelder § 25 tredje ledd er det ikke sagt noe om hva det betyr at herredskommunen blir eier. Det kan bety at det er herredet som blir eier, i stedet for Veivesenet, som var eier frem til nedleggelsen. Ordlyden kan også gi grunn til å hevde at det offentlige ved en nedleggelse også blir eier der hvor det offentlige ikke hadde eiendomsrett tidligere. Det sies det imidlertid intet om.

6.1.1.3 Amtstingmøte 1908.

Det refererte fra møtet synes ikke å ha noen betydning for vår problemstilling.

6.1.1.4 Endelig utkast til Lov om veivæsenet paa landet, Kontinuasjons-indstilling I, fra Den departementale Veilovkomité. 1908.

Ordlyden i § 8 og § 25 har fått visse presi-

seringer og tillegg. I merknader er det blant annet uttalt at kommunen selv kan bestemme at nedlagt veigrunn skal brukes til opplagssted for pukkestein og lignende, uten hinder av tredje ledd. § 25 har fått den tilføyelse at staten blir eier for de i § 11a nevnte veier, altså veier som er anlagt og som vedlikeholdes vesentlig for statens regning.

6.1.1.5 Ot.prp. nr. 31, 1909, Amtingsmøte 1909, Dok. nr. 12, 1910, forslag fra Lima, at veiloven behandles, utsatt og Ot.prp. nr 14, 1911.

Her sies intet som avklarer eiendomsretten til gamle veier.

6.1.1.6 Inst. O XVI, 1911, Veikomiteen på Stortinget sin innstilling.

Komiteen sluttet seg i det vesentlige til proposisjon og veilovkomité. Eiendomsrett til eksisterende veier er ikke belyst i innstillingen.

6.1.1.7 Dok 1. 1912, Fra Øverlang. Bemerkninger til lov og Dok 5, 1912 Uttalelse fra departementet, Bemerkninger til kapitel XIII.

Heller ikke her sies det noe om avklaring av eiendomsrett i forhold til gamle veier.

6.1.1.8 Debatten i Stortinget.

Veiloven ble grundig debattert i Stortinget. Referatet fra debattene i Odelsting og Lagting fyller over 350 sider.¹⁰ I Odelstinget var det stor debatt om § 8 og § 26.

Når det gjaldt § 26 og § 8 så stod debatten spesielt om hvorvidt Veivesenet skulle erverve veigrunn til *eiendom*. Det ble fra representantene Sælen, Wergeland, Austeen, Mjelde, Aarnes, Handberg, Svendsbøe og Jelsa innvendt mot innstillingen fra Stortingets veikomité at erverv til eiendom ville gjøre det dyrere å anskaffe veigrunn. Og det ville bli vanskelig å få fri grunn til vei, som det til da hadde vært så vanlig at grunneiere gav. De så for seg at grunneiere ikke lenger ville gi fri grunn når de kunne risikere å måtte betale for å



Indre hovedveg ca. 1800, Mellomstrand i Time og Sandnes. Foto: Torstein Rein-Larsen.

få den tilbake når veien en gang ble nedlagt. Det ble også pekt på den urimelighet at man kanskje ved et ekspropriasjonsskjønn hadde fått ingen eller meget lav erstatning fordi nytteverdien av veien ble trukket i fra. Når man så senere kunne risikere å måtte betale fullt for å få veigrunden tilbake, eller kanskje se den havne på andre hender, ville det bli urimelig. Det ble også stilt spørsmål om hva Veivesenet skulle med full eiendomsrett, når man ikke hadde bruk for det til veiformål. Det som ble diskutert kanskje mest i denne forbindelse var om grunneieren, eller senere nabo til veien, skulle ha rett til å utnytte og slå gresset langs veien, langs grøfter og skråninger. De fremholdt at det ville bli ekstra vanskelig å få fri grunn dersom grunneierne ikke lenger kunne gjøre dette.

Det ble videre debattert hvorvidt det skulle fastsettes i § 26 at veimyndighetenes disponering over det ervervede område skulle ta hensyn til den stedlige sedvane. Med et slikt vilkår så man for seg at der hvor det var vanlig praksis at eieren av tilstøtende eller den eiendom som hadde avgitt grunn skulle kunne slå gresset som vokste i veikanten, skulle de få fortsette med det. (Som representanten Jelsa fremholdt, falt det en del gjødsel på veien, som fløt nedover kantene, og der ble det tettere og bedre gress, godt gress.)

I forhold til vårt spørsmål om veigrunn til offentlige veier som før lovens ikrafttredelse ikke var fullt ut i det offentliges eie, ved innføring av loven skulle bli det offentliges, gir forhandlingene ikke stor veiledning. Under debatten til § 26 uttalte imidlertid representanten Sælen som følger:

Det er klart, mener jeg, at saaledes som det nu er, har det offentlige ingen eiendomsret i dette ords fulde betydning til en veigrund,

som har været erhvervet, før denne lov blir vedtat. Altsaa, de nuværende veier, mener jeg, at det offentlige ikke har eiendomsret til i den utstrækning, at det kan disponere grunden paa den maate, det selv finder for godt. Jeg mener, at det er hensigtsmæssig, at der holdes fast ved det samme grundlag i fremtiden. Hvis man her vil gaa hen og opstille den regel, at det offentlige skal være helt og fuldt eiendomsberettiget til den grund, som er erhvervet for veien, saa er det klart, at det vil være yderst faa, hvis der overhodet vil være nogen, som vil yte fri grund til veier længre.¹¹

Flere andre representanter i mindretallet fremførte lignende innvendinger og spørsmål om hva det offentlige i det hele tatt skulle med en eiendomsrett. Til dette uttalte Statsraad Darre Jensen blant annet:

Det spørgsmaal, som det her gjælder om, er, hvorvidt det offentlige skal erhverve den for en vei nødvendige grund til eiendom eller til bruk. Erhverves den til eiendom, kan den disponeres til en vei, og hva dermed hænger sammen, intet videre. Det er en misforstaelse, naar det siges, at en til vei erhvervet grund ogsaa kan benyttes til f. eks. reeperbane. Det ligger utenfor det offentliges ret i tilfælde. [...] Jeg kan ikke være enig med repræsentanten Sælen i, at den grund, som erhverves til bruk for en vei, skulde bli saa meget billigere, end om den erhverves til odel og eie. Erfaring fra disse kanter av landet gaar ialfald ikke i den retning, og den ret, som hr. Sælen vil gi det offentlige til at benytte veien, vil i sin virkning vise sig at bli den samme, som naar grunden erhverves til odel og eie. Forskjellen vil kun bli den, at hvis veien engang blir nedlagt, vil grunden falde tilbake til grundeieren. Det forekommer mig, at ræsonnementet hos de fleste, som har talt, gaar ut paa, at de fleste veier bygges for baktefter at bli nedlagt. Jeg trodde ikke, at det var meningen, og det er vel heller ikke det, som i almindelighet skjer. Det er kun untagelsesvis, at en engang bygget vei



Hellebru, kongevegen i Sveio. Foto: Nils Nonås.

blir nedlagt, Det almindelige tilfælde er, at den kommer til at eksistere som vei til alle tider, om ikke som offentlig, saa dog som en privat vei, helt eller delvis til bruk for en del av de tilliggende bruk. Naar departementet her har holdt paa, at denne grund skal erhverves til eiendom, er det overensstemmende med lovens hele bygning og lovens aand, og departementet har ikke trodd, at det vilde medføre det slags økonomiske konsekvenser, som her er skildret.¹²

Ut fra det som er sitert fra debatten ser det ut til at Stortingsrepresentanter og regjeringsmedlemmene den gangen så det slik at den eiendommen som grunneiere etter tidligere veilover hadde avstått, ikke innebar at det offentlige fikk full eiendomsrett over denne. Jeg tenker da spesielt på at debatten dreier seg mye om

hvorvidt grunnen skal erverves til «eiendom» eller ikke. Det som er vårt spørsmål, om § 8 har et ekspropriasjonsrettslig innhold, har imidlertid ikke vært nevnt.

§ 26 ble vedtatt i samsvar med komitéinnstillingen, men med tillegget at Veivesenets forføyning over veigrunnen skulle skje i samsvar med den stedlige sedvane.

Når man så kom til behandlingen av § 8 uttalte representanten Sælen blant annet følgende:

Jeg legger ikke saa meget brett paa § 8 nu, efter at § 26 har faat den form, som denne har faat. Jeg anser det som givet, at komiteens § 8 ikke vil komme til at faa anvendelse paa de veier, som nu er anlagt. Det antar jeg temmelig sikkert, at man kan faa dom for, at det offentlige ikke har eiendomsret til de veier, som nu er. Jeg vet ikke, om jeg skal opta tiden med

nærmere at begrunde det. Naar ikke nogen av de jurister, som er her i salen – her er jo ikke faa av dem – har seet sig beføiet til at ta ordet her og fortolke den ret, skal ikke jeg heller indlate mig paa det. Men jeg maa dog faa lov til at sige, at naar en mand har git fri grund til vei, saa kan ikke det offentlige eie grunden, – det synes at være så soleklart som at 2 og 2 er 4. Der er forresten en høiesteretsdom, som gaar ut paa, at det offentlige slet ikke er eiendomsberettiget til veigrund, saa denne paragraf finder jeg ikke kan staa sig for retten for de veiens vedkommende, som nu eksisterer.¹³

Sælen var riktignok blant mindretallet, men problemstillingen om forholdet til tidligere veigrunn ble ikke kommentert av senere talere. Både representantene Lima og Nalum, begge medlemmer av veikomiteen og del av flertallet som stemte for bestemmelsene, uttalte seg etterpå uten å tilbakevise påstanden. Man var mer opptatt av den andre problemstillingen som var reist i denne tilknytning, nemlig hvem som kunne få kjøpe veigrunnen når en vei ble nedlagt, og om det kunne skje til andre enn de som eier tilstøtende eiendommer. Representanten Lima uttalte til dette at

Det heter nemlig i tredje avsnit, at denne veigrund bør herredsstyret mot eller uten vederlag overdrage til den eller de eiendommer, som støter til veien. Der er git den redaksjon med flid og overlæg, for at vedkommende naboeiendom ikke skal kunne komme med loven og sige: denne grund vil vi ha, vær saa god overdra den til os. Det er overlatt til herredsstyret. Hvis forholdet er saa, at herredsstyret synes, at den veigrund er adskillig værd, saa vil vel herredsstyret sætte en billig, rimelig betaling for den. Hvis grundeieren ikke vil gi det, saa faar han den ikke paa anden maate, end at han maa ta et skjøn, og saa har han faat ret til at faa den for det, som skjønnet siger, at han skal betale – han er ikke pligtig til

at ta grunden efter skjøn, men han har ret til det. Det er meningen. Vil ikke naboeiendommene verken ta det efter overenskomst eller skjøn, saa vil visse partier av veien komme til at ligge paa en maate som herreløst gods indtil videre, indtil naboerne finder, at det er værd at gi litt for det. Jeg vet ikke, om hr. Mjelde er tilfreds med det svar?¹⁴

Under voteringen uttalte representanten Nalum, som for øvrig også tidligere hadde støttet Limas uttalelse:

Min uttalelse kunde kanskje misforstaaes. Naar jeg sa, at den faar bli liggende, mente jeg selvfølgelig som kommunens eiendom; det vil sige, kommunen eier den, men kan ikke bruke den til noget andet.¹⁵

Selv om de aktuelle paragrafer ble grundig diskutert i Stortingsdebatten, er det ingen uttalelser som gir noen pekepinn på at bestemmelsen kan virke som en ekspropriasjonsbestemmelse for veigrunn som var avstått før ikrafttreddelsen. Den siterte uttalelse fra representanten Sælen tyder på at man ikke så for seg at bestemmelsen skulle innebære at det offentlige ble eier av tidligere opparbeidet grunn uavhengig hvilken rett det offentlige fra tidligere hadde til denne grunn. Sælen var imidlertid i mindretall, og det er vanskelig å vite hvordan man skal tolke flertallets unnlattelse av å kommentere dette spørsmålet. Mente de at Sælen tok feil, men fant det unødvendig å kommentere det for å få vedtatt loven? Eller var man enige om dette utgangspunktet, men unnløt å kommentere det fordi det var de andre spørsmålene som ble reist som var de viktige og kontroversielle?

Verken Stortingsdebatten eller forarbeidene for øvrig gir noen særlige holdpunkter for å avgjøre spørsmålet om § 8 har et ekspropriasjonsrettslig innhold. Det at problemstillingen ikke er nevnt, kan imidlertid tyde på at man ikke har tilsikt



*Kongemonogram fra 1850, ved Rv.13, Suldalssøen i Suldal kommune.
Foto: Torstein Rein-Larsen.*

noen slik mening. En slik konklusjon ut fra forarbeidene vil være usikker, og man kan neppe legge særlig stor vekt på den.

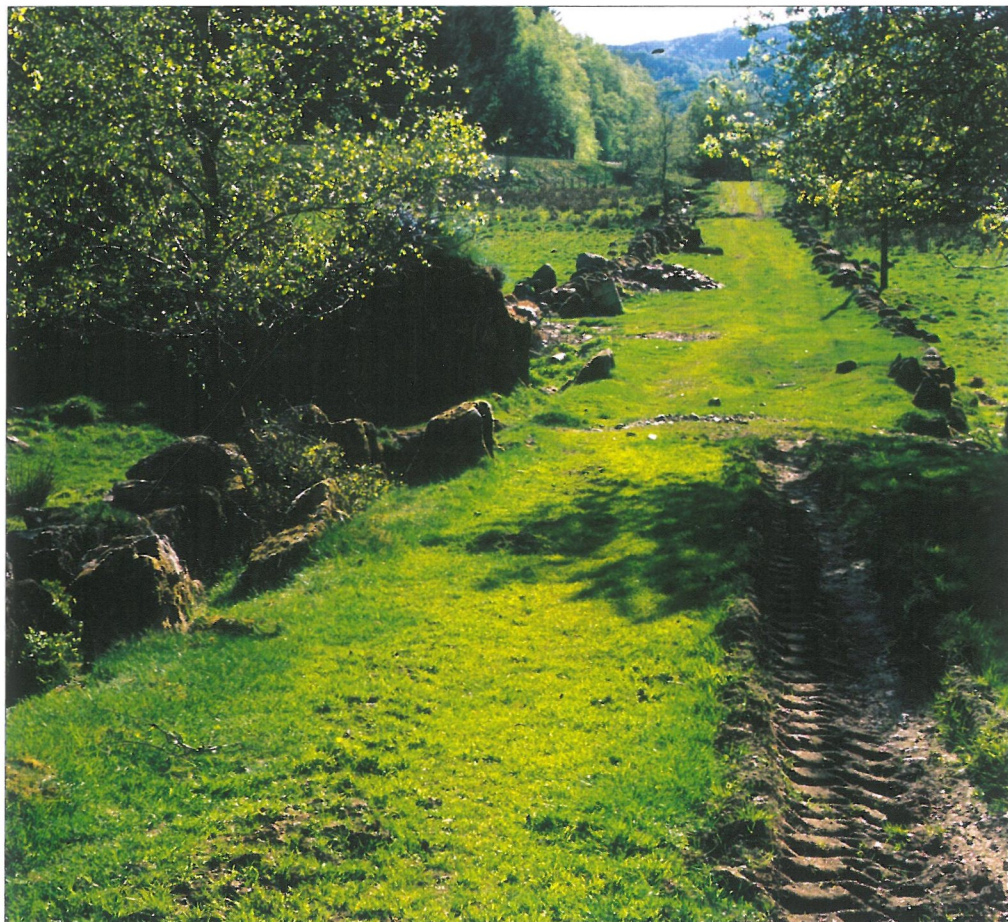
6.1.2 Rettspraksis

Etter gjennomgang av registrene for Norsk Retstidende frem til 1945 har jeg bare funnet én henvisning til en avgjørelse hvor § 8 i veiloven av 1912 har vært brukt. I den avgjørelsen henviste retten til bestemmelsen bare for å vise et eksempel på at grunneiere som har avgitt grunn ved ekspropriasjon, ikke har noen rett til gjenkjøp, da også eiere av andre tilstøtende eiendommer kan få den overdratt til seg. Jeg kunne altså ikke finne noen avgjørelse som kunne belyse spørsmålet om § 8 har

et ekspropriasjonsrettslig innhold. Noen høyesterettsavgjørelser som belyser dette spørsmålet kunne jeg heller ikke finne ved søk på Lovdata (som skulle fange opp alle publiserte dommer fra tiden etter 1945). Ved søk i Lovdatas baser over alle høyesteretts- og lagmannsrettsavgjørelser (gjelder antakelig også publiserte avgjørelser etter krigen og de som det er henvisning til i avgjørelser etter 1945) med henvisning til § 8 i veilovene av 1912 og 1963, får man heller ikke treff på dommer som belyser spørsmålet om § 8 har et ekspropriasjonsrettslig innhold. I den grad § 8 er berørt, har tvistene dreid seg om spørsmål om hvorvidt eiendomsretten *fortsatt* er i det offentliges eie, eller om hvem som opprinnelig eide veigrunnen.¹⁶

Nordre Sunnmøre jordskifteretts dom av 13. november 2000 avgjorde en sak der det var tvist mellom Statens vegvesen og en privat grunneier om eiendomsretten til grunnen til en gammel postvei.

For en del av denne veien var det også tvist om veien var nedlagt som offentlig vei. Retten antok at det var tilfellet. Begrunnelsen var at det før ca. 1890 måtte ha vært fattet et statlig vedtak om omlegging av hovedveien som innebar at den gamle hovedveien ble nedlagt. Retten antok også at grunneier i sin tid hadde avgitt fri grunn til den nye veien under forutsetning av at den gamle veigrunnen ble gitt tilbake. Retten viste også til at Arnulf i artikkelen fra 1993 skrev at *Dersom deler av veien gikk ut av bruk før 1912 – slik at allmennheten ikke lenger brukte den – dukket eiendomsretten her opp igjen hos grunneierne, dersom den ikke beviselig var avstått til det offentlige.* Andre privatpersoners og det offentliges bruk av veien ble ikke ansett for å være av et større omfang en det som var vanlig langs en privat gårdsvei. Retten anså derfor den private grunneier som



Gamlevegen, ca. 1900, Rv.40 ved Helleland i Eigersund kommune. Foto: Torstein Rein-Larsen.

eier av veigrunnen for denne delen. (Denne delen av dommen belyser ikke forståelsen av § 8. Den er imidlertid et godt eksempel på hvilke bevismessige problemer som kan oppstå i slike saker.)

Den andre delen av veigrunnen som tvisten stod om, var nedlagt som offentlig vei i 1941. Staten hevdet at siden det ikke var fattet noe vedtak i medhold av veiloven § 8, så var veigrunnen fremdeles statlig eiendom. Staten fikk imidlertid ikke medhold i dette, da retten fant det sannsynlig at grunneier hadde avgitt fri grunn til den nye veien, og at grunneier

som motytelse hadde fått tilbake eiendomsretten til den gamle veigrunnen, selv om det ikke fantes noen dokumentasjon på det. Retten mente det måtte være det offentlige som må ta ansvaret for at de lovpålagte reglene om tilbakeføring av veigrunnen ikke var fulgt.

Slik denne delen av tvisten ble løst, var det ikke nødvendig å ta stilling til betydningen av § 8, på annen måte enn at tilbakeføring kan skje uten at formreglene i § 8 er fulgt. Retten synes imidlertid å ha forutsatt at eiendomsretten ved nedleggelsen var offentlig, og måtte overføres til

grunneieren igjen for at denne skulle bli eier. Da det gjelder to deler av den samme veien, som antakelig var anlagt like tidlig, kan det stilles spørsmål om hvorfor man ikke så det slik at grunneieren fikk tilbake full eiendomsrett også ved nedleggelse av den siste delen av veien. Grunnen kan ha vært at nedleggelsen skjedde etter ikrafttredelsen av veiloven av 1912. Ut fra partenes anførsler hadde retten imidlertid ikke adgang til noe annet. Staten argumenterte for at veigrunnen *fremdeles* var i statlig eie, mens den private grunneieren mente at eiendomsretten var overført til seg igjen. Dersom innføringen av § 8 har hatt noe å si, er det i så fall på partenes anførsler.

Av den rettspraksis som er gjennomgått, finner jeg ikke avgjørelser som kan belyse spørsmålet om hvorvidt veiloven § 8 har et ekspropriasjonsrettslig innhold. Det kan imidlertid ikke utelukkes at det finnes lagmannsrettsdommer fra tiden før 1950, eller ellers upubliserte lagmannsrettsdommer som har berørt spørsmålet.

6.1.3 Forarbeider til veiloven av 1963

Ved kongelig resolusjon av 30. mars 1951 ble det oppnevnt en veilovkomité. Komiteen avgav sin innstilling i 1957. Når det gjelder eiendomsretten til veigrunnen til nedlagt offentlig vei, har innstillingen flere merknader om forståelsen av § 8 i veiloven av 1912.

Disponering av nedlagt veigrunn var det forslag om i § 16 i komiteens utkast til lovtekst (heretter kalt U). Til tredje ledd i bestemmelsen – som slår fast at vei som er utlagt til alminnelig bruk for de interesserte etter tidligere veilov, anses som privat vei – bemerkes:

Angående tredje ledd viser en til bemerkninger på s. 34 og skal for øvrig peke på at bestemmelsen ikke fastslår noe annet enn

at de hittil overførte veier skal anses for private. Hvordan det egentlig forholder seg med eiendomsretten til disse veienes område er et så vidt uklart spørsmål at en har funnet ikke å burde komme nærmere inn på det. (side 38)

I U. § 72 var det foreslått en bestemmelse om at staten eller fylket beholder veigrunnen med full eiendomsrett når veien nedlegges og veigrunnen ikke utnyttes til annet veiformål, og veien ikke opprettholdes som privat vei. Videre hadde bestemmelsen regler om fortrinnsrett for eier av tilstøtende eiendom til å få grunnen tillagt sin eiendom. I de spesielle merknadene til denne bestemmelsen sies følgende om forståelsen av veiloven av 1912:

En må her peke på at veiloven § 8 ikke inneholder noen bestemmelse som løser spørsmålet om anvendelse av denne paragraf på veier anlagt før 1913. Dette er så meget mer beklagelig som spørsmålet ble reist i Odelstinget. Her uttalte representanten Sælen (Ot.forh. 1912 s. 225) at den givetvis i k k e kom til anvendelse på eldre veier, og dette ble stående uimotsagt. Komiteen kjenner ikke til noe annet som kan belyse spørsmålet, men anser allikevel ikke Sædens forutsetning for å være utvilsom, i hvert fall ikke hva statsveiene (veiloven § 45 første punktum) angår. Hvordan det egentlig forholder seg med de eldre veier på dette punkt, står for komiteen som uklart. En har ikke tilstrekkelig grunnlag for å ta standpunkt til de kompliserte spørsmål av rettslig art som tilsvarende kunne oppstå ved håndhevelsen av U. § 72, alt ettersom det gjelder vei bygd før 1913 (eventuelt utvidet senere) – bygd i tiden mellom 1913 og den nye lovs ikrafttreden (med eventuell utvidelse), eller bygd i tiden etter den nye lov er trådt i kraft. Men komiteens forutsetning har vært at paragrafen skulle komme til anvendelse uansett veiens byggeår og uansett om det offentlige har fått veigrun-

nen overdratt uten vederlag, har kjøpt den eller eksproprietert den. (side 127 til 128).

Komiteen drøfter videre om utstrekningen av den eiendomsrett som er ervervet til grunn er forskjellig etter som den er ervervet ved frivillig salg, ved overdragelse uten vederlag til nevnte formål eller ved ekspropriasjon. Det bemerkes at komiteen er av den oppfatning at ekspropriasjonens ervervede rett er begrenset av ekspropriasjonsformålet, og de stiller derfor spørsmål om ekspropriasjonens¹⁷ rett skifter karakter og uten videre går over til å bli full eiendomsrett dersom veigrunnen ikke kan brukes til annet veiformål og tilstøtende grunns eier ikke ønsker å overta den. Komiteen konkluderer slik:

Komiteen er imidlertid for sitt vedkommende av den oppfatning at spørsmålet trenger løsning ved en lovbestemmelse, og har foreslått en sådan i den form paragrafens første ledd viser. Som det fremgår, vil den i seg selv gjelde uten hensyn til ervervs måten og -tiden, også om grunnen fra arilds tid har vært brukt til vei, jfr. det som foran er nevnt om komiteens forutsetning m.h.t. § 72. (side 128 andre spalte).

Som det første sitatet viser, er komiteen usikker på om § 8 i veiloven av 1912 i det hele tatt kunne komme til anvendelse på veier som ble anlagt før den trådte i kraft. De foreslår ikke noen avklaringer tatt inn i den nye veiloven, men det er i deres motiver gjort klart at meningen er at den skal kunne komme til anvendelse uansett når veien ble anlagt.

Etter mitt syn virker det som at hovedproblemstillingen er knyttet til om en kunne fatte disposisjoner i medhold av § 8 i veiloven av 1912 for veier som var anlagt før ikrafttredelsen av denne. Det synes likevel å være antatt, både av lovkonspisistene til 1912-loven og veilovkomiteen av 1912, at det vanlige også for disse veienes

vedkommende ville være at det offentlige allerede hadde en form for eiendomsrett (ervert ved frigrunnerklæringer, ekspropriasjon, avtale, eller ved at veien fra arilds tid har vært en offentlig vei). I og med at det anses tvilsomt at § 8 gir hjemmel til å disponere over disse veiene, må det etter mitt skjønn være enda mer tvilsomt at bestemmelsen skal ha ekspropriasjonsrettslige virkninger, for veigrunn som det offentlige ikke tidligere har ervert eiendomsrett til på en eller annen måte.

6.1.4 Veilovkommentarene

6.1.4.1 Veiloven av 1912 med kommentar av byråsjef C. W. Bang og kontorsjef H. Kolle (1947.)

I kommentarene til § 8 heter det blant annet:

Den del av veien som utlegges til alminnelig bruk, antas fremdeles å måtte betraktes som offentlig veigrunn, men slik at det offentlige ikke lenger vedlikeholder veien. Det samme må for øvrig også gjelde dersom det er forsømt å treffe bestemmelser etter veilovens § 8 for en nedlagt vei. De interesserte vil ikke kunne tilvende seg noen del av veien eller gjøre den ufarbar, og veivesenet må kunne gripe inn hvis det forholdes i strid hermed.

Når det sies at veien fremdeles betraktes som veigrunn, sies det ikke noe eksplisitt om eiendomsretten. I ordet «fremdeles» ligger det imidlertid at det ikke skal skje noen forandring. I kommentarene heter det videre:

Hvis nedlagt vei ikke utlegges til alminnelig bruk etter § 8, første, jfr. siste ledd, blir ifølge § 26, siste ledd, staten eier for så vidt angår de i § 12a nevnte veier, og ellers vedkommende herredskommune.

Dette er imidlertid bare en gjentakelse av lovteksten fra § 26. En kan derfor neppe legge til grunn at Bang og Kolle ved



Gangsteiner ved Espeland i Bjerkreim kommune. Foto: Torstein Rein-Larsen.

dette har ment å ta stilling til spørsmålet om det offentlige ved nedleggelse av vei får eiendomsretten til grunn som det offentlige tidligere ikke hadde eiendomsretten til.

I kommentar nr. 5 til § 8 skriver Bang og Kolle:

Ved nedleggelse av veier som er bygd før veiloven av 1912 trådte i kraft, må lovens § 8 visstnok kunne gjøres gjeldende for selve veibanen med grøfter og skråninger, hvis det ikke kan påvises noen særlig hjemmel for å gjøre unntagelse, for eksempel et godkjent forbehold om tilbakefallsrett i tilfelle veien skulle bli ned-

lagt. Derimot antas reglene i veiloven § 8 i alminnelighet ikke å komme til anvendelse for så vidt angår den «alenbredde» som veilovene av 1824 og 1851 bestemte at det skulle være mellom gjerder langs veien og ytterste grøftkant, eventuelt veikant.

De mener altså at bestemmelsen skal kunne anvendes på veier som er eldre enn lovens ikrafttredelse. Det kan spørres om det at eiendomsretten aldri er overdratt til det offentlige kan være særlig hjemmel for at den ikke skal kunne anvendes. I og med at dette i så fall ville kunne gjelde alle veier som er så gamle at eiendomsretten

ikke er overdratt til det offentlige, kan det imidlertid være unaturlig å se det som en *særlig* hjemmel. Om det forutsettes at bestemmelsen kan benyttes på denne type veier, gir kommentaren likevel ikke nærmere holdepunkter for hva det i så fall vil ha å si for eiendomsretten til denne veigrunnen. At bestemmelsen skal ha ekspropriasjonsrettslige virkninger sies det intet om.

6.1.4.2 *Veiloven av 1963 med kommentarer av Otto Arnulf og Erik Gauer.*

I kommentarene til § 8 skriver de at de tre leddene angir en *disposisjonsrekkefølge*, for så vidt som veimyndigheten først skal vurdere disposisjoner etter første ledd, dernest etter annet ledd og til sist disposisjoner som beskrevet i tredje og siste ledd. Heller ikke her er det sagt noe om bestemmelsens eventuelle ekspropriasjonsrettslige virkninger.

6.1.5 Vurdering av § 8 i veiloven av 1912

Ved gjennomgang av rettspraksis og lovforarbeider har jeg ikke funnet noen uttalelser som tyder på at § 8 har ekspropriasjonsrettslige virkninger. Problemstillingen synes imidlertid ikke å ha vært aktuell, da det heller ikke er uttalelser som går i motsatt retning. Med så omfattende forarbeider som veiloven har, og med den debatten som var omkring bestemmelsen i Stortinget i sin tid, antar jeg at det fra lovkonsipistenes side ikke var tilsiktet at regelen skulle ha ekspropriasjonsrettslige virkninger. Nå er det jo vanlig at generelle rettsregler får konsekvenser eller brukes til å løse enkeltspørsmål som lovgiverne ikke har tenkt på. Og som jeg har vært inne på, utelukker ikke lovteksten ekspropriasjonsrettslige virkninger.

Som nevnt ovenfor under punkt 6.1 antok jeg at selve ikrafttredelsen av loven uansett ikke kunne anses som en ekspro-

priasjon. Gjennomgangen av forarbeidene og rettspraksis må sies å styrke denne konklusjonen. At Stortinget skulle anses for å ha fattet vedtak om ekspropriasjon uten i det hele tatt å ha tatt stilling til om § 8 skulle få anvendelse på veier som allerede før ikrafttredelsen var offentlige, finner jeg uakseptabelt.

Det neste spørsmålet er om veigrunnen må anses for å bli det offentliges eie i det en offentlig vei blir nedlagt, uavhengig av hvordan det tidligere forholdt seg med eiendomsretten, og uten at det er fattet noen disposisjoner i medhold av § 8. Dette vil jeg også svare nei på. Sett i sammenheng med § 26 fjerde ledd, hvor det heter at staten eller herredskommunen blir eier av grunnen ved nedleggelse av offentlig vei, kunne man lett konkludere at det offentlige på grunn av nedleggelsen blir eier. Som det fremgår av drøftelsen ovenfor, synes imidlertid bestemmelsen å forutsette at det offentlige allerede er eier, slik at den bare fastslår at det offentlige *forblir* eier, og avgjør om det er staten eller herredskommunen som er eier. Dessuten er det usikkert om bestemmelsen skal ha tilbakevirkende kraft, jf. det som er sitert fra stortingsdebatten, samt veilovkomiteens uttalelse om dette spørsmålet. Ut fra det Kalle og Bang skriver i deres kommentarutgave, må det dessuten kunne slutes at tidligere rettsforhold til veigrunnen fortsatt er av betydning etter nedleggelse. Jeg sikter da til det de skriver om at forbehold som er tatt ved grunnavståelse fortsatt vil gjelde. Hadde bestemmelsene virkelig hatt en ekspropriasjonsrettslig virkning her, ville jo også den rettigheten som forbeholdet gir, ha vært gjenstand for ekspropriasjon, og således bare ha vært et spørsmål om erstatning.

Et moment som jeg tidligere ikke har vært inne på, er *reelle hensyn*, eller konkret



Skåre gård ved Gamle Strynefjellsvegen, ca. 1910. Foto: Trolig J.K. Maursæth, utlånt av direktør Erster, Videsæter Hotell.

rimelighet. Dersom man legger til grunn at det faktisk skjer en ekspropriasjon ved nedleggelse av en vei betyr det at et krav på ekspropriasjonserstatning vil kunne fremmes da, slik at foreldelse begynner å løpe. At en grunneier skal kunne ivareta sin rett forutsetter at han er kjent med at det som tidligere kanskje bare var en bruksrett, ved en nedleggelse av veien skulle gå over til en eiendomsrett for det offentlige. Det kan man etter mitt syn ikke kreve, med mindre det offentlige ved nedleggelsen gir uttrykk for at det offentlige fra nå av er eier av grunnen.

Dersom myndighetene med hjemmel i § 8 har fattet vedtak om disposisjoner som på en eller annen måte går utover den rådigheten det offentlige opprinnelig hadde til veigrunnen, slik at det griper inn i grunneierens rett, vil det være en form for ekspropriasjon. Riktignok kan det være et

tvilsomt spørsmål om § 8 var ment å kunne anvendes på veier anlagt før ikrafttredelsen. Dersom § 8 ikke gjaldt slike veier, kunne man hevde at vedtakene var ugyldige. I tilfelle de ble ansett som nulliteter, kunne grunneiere hevde at det ikke var fattet noen disposisjoner.

I lovens ordlyd er det ikke noe som tyder på at § 8 ikke skal gjelde slike veier. Som Bang og Kolle skriver, må loven visstnok kunne gjøres gjeldende for veier som er bygd før veiloven av 1912 trådte i kraft. Jeg antar derfor også at myndighetene i praksis har anvendt § 8 på eldre veier. (Dette har jeg ikke undersøkt.) Når det er fattet positive vedtak om disponering av veigrunnen, vil også grunneieren ha foranledning til å klage, dersom han mener vedtaket er ugyldig, eller eventuelt kreve erstatning, dersom han mener det griper inn i hans rett. Jeg kan derfor ikke

se at en slik tolkning vil være urimelig. At stortingsrepresentanten Sælen, som var i mindretall, forutsatte at bestemmelsen ikke ville få betydning for eldre veier, legger jeg derfor ikke avgjørende vekt på.

Det kan være vanskelig å ta stilling til hvordan det egentlig forholder seg med eiendomsforholdene til nedlagt vei når man ikke har dokumentasjon for hvilken rett det offentlige ervervet da veien ble anlagt eller overtatt av det offentlige. Slik sett ville det være kjærkomment med en regel som avskjærer all tvil. Rettstekniske hensyn kunne således tale for å tolke bestemmelsen slik at det offentlige beholder/får eiendomsretten ved nedleggelse med mindre det er fattet vedtak om noe annet. Siden det kun er spørsmål om å gi bestemmelsen et ekspropriasjonsrettslig innhold, er man imidlertid med hensyn til å avskjære diskusjonsstoff like langt. Dette fordi man må ta stilling til spørsmålet eiendomsrett likevel, for å avgjøre om vedkommende har krav på erstatning. At eventuelle erstatningskrav nå som regel vil være foreldet, kan ikke ha betydning i denne sammenheng, da man må ta utgangspunkt i lovens innhold ved ikrafttredelsen. Riktignok kan innholdet i en lovbestemmelse endre seg etter som tiden går og de reelle hensyn endrer seg. At kravene etter hvert vil bli foreldet kan imidlertid ikke føre til en slik utvikling av tolkningen. Dette fordi tolkningen ikke kan endre seg før nytolkningen ville gi fordelene av at kravet var foreldet, mens en foreldelsesfrist ikke ville begynne å løpe før bestemmelsens innhold endrer seg. Før bestemmelsens innhold har endret seg har man jo ingen grunn til å kreve erstatning. Man kan derfor ikke legge vekt på at det å gi § 8 et ekspropriasjonsrettslig innhold i dag ville avskjære en del vanskelige bevismessige spørsmål.

Konklusjonen blir derfor at § 8 gir hjemmel til å disponere over grunnen til nedlagte offentlige veier selv om veien var bygd før bestemmelsen trådte i kraft. Videre legger jeg til grunn at bestemmelsen kan gi hjemmel til å fatte vedtak med ekspropriasjonsrettslige virkninger. Innføringen av § 8 i seg selv hadde imidlertid ikke ekspropriasjonsrettslig virkning. Heller ikke vil rene nedleggelsesvedtak i seg selv ha det.

6.2 Nærmere om status til vei anlagt før 1801 og nedlagt etter 1913

6.2.1 Disposisjoner i medhold av veiloven § 8 foretatt

Dersom det er foretatt disposisjoner i medhold av § 8 som ikke lenger kan angripes som ugyldige, må disposisjonene respekteres, og eiendomsforholdene anses for å være i samsvar med forutsetningene som er lagt til grunn for vedtaket.¹⁸

6.2.2 Vei nedlagt, men disposisjoner i medhold av § 8 ikke foretatt

Slik jeg ovenfor har tolket § 8, kan man ikke si at for de deler av veien som ble nedlagt etter at veiloven av 1912 trådte i kraft, har det offentlige fått eiendomsretten uansett hvordan det tidligere forholdt seg med avståelse av grunnen.

For veier nedlagt før 1913 har Arnulf uttalt at eiendomsretten dukket opp igjen hos grunneier dersom den ikke beviselig var avstått til det offentlige. Jeg forstår dette slik at han mener at det offentliges (eventuelt allmennhetens) bruksrett ikke lenger er gjeldende, slik at grunneieren kan utøve sin eiendomsrett uhindret av den. Med andre ord må bruksretten som gav grunnlag for å ha veien der, ha vært betinget av at det var behov for den som en offentlig vei, slik at den var ment å falle bort dersom veibehovet ble dekket et



Kongevegen over Jæren år 1800, ved Årslund i Hå kommune. Foto: Torstein Rein-Larsen.

annet sted. En nærliggende konsekvens av min tolkning av § 8 er at det offentlige bruksrett til grunnen er falt bort på samme måte som når veien var nedlagt før ikrafttredelsen av veiloven av 1912.

En annen mulig løsning er at nedleggelsen ikke har fått noen innvirkning, slik at bruksretten består. Dersom dette skal være tilfelle for veigrunn der bruksretten var ment å falle bort ved nedleggelse av veien, innebærer det at innføringen av loven gjør inngrep i grunneierens rett, selv om dette er et noe mindre inngrep enn å overta hele eiendomsretten. Jeg heller derfor til at dette ikke kan være tilfelle, ut fra at § 8 ikke er en ekspropriasjonsregel i så måte.

For å avgjøre eiendomsforholdene til slike veier må det klarlegges hvilken rett det offentlige hadde til veien opprinnelig.

- Kommer en til at det var en bruksrett, som var forutsatt å opphøre ved nedleggelse av veien, har den falt bort og grunneieren har full eiendomsrett.
- Var grunnen overdratt til det offentlige mot vederlag, er det offentlige fortsatt eier.

Ved *frigrunnerklæringer* er bildet mer komplisert. Spørsmålet er hva som ligger i en slik erklæring. (1) Er Veivesenet gitt en bruksrett som vil falle bort den dagen veien legges ned som offentlig vei? (2) Er det gitt en eiendomsrett med forbehold om tilbakefall dersom veien nedlegges? (3) Eller er det skjedd en ordinær eiendomsovergang?

For frigrunnerklæringer avgitt i nyere tid, etter ikrafttredelsen av veiloven av 1912, må det legges til grunn at det offentlige ervervet full eiendomsrett, med mindre annet var uttrykkelig avtalt, eller det foreligger andre klare holdepunkter for unntak fra dette. For frigrunnerklæringer avgitt før 1801, er det grunn til å tro at

disse bare gav det offentlige eller allmennheten en bruksrett. Dette fordi det først etter 1801 ble vanlig å erverve veigrunn til eiendom. Det betyr at frigrunnerklæringer avgitt i denne tiden må tolkes slik når det ikke foreligger klare holdepunkter for noe annet. Det kan imidlertid stilles spørsmål om det har vært ulike forutsetninger for frigrunnerklæringerne i de forskjellige distriktene.

Dersom det forutsettes at en vei er anlagt før 1801 på bakgrunn av en frigrunnerklæring, og forutsetningen for denne var at veigrunnen skulle gå tilbake til grunneieren ved nedleggelse, da må dette legges til grunn selv om veien nedlegges etter 1913. Tolkningen av en frigrunnerklæring må bygge på de forutsetningene som gjaldt den gangen den ble avgitt, på samme måte som andre dispositive utsagn. Resultatet blir da at eiendomsretten går tilbake til grunneier eller forblir hos grunneier etter nedleggelse, dersom det ikke med hjemmel i § 8 er fattet vedtak som tilsier noe annet.

Dersom det er klart at frigrunnerklæringen innebar en varig overføring av eiendomsretten til det offentlige, vil eiendomsretten forbli hos det offentlige dersom det ikke er foretatt disposisjoner i medhold av § 8.

7 Vei anlagt mellom 1801 og 1913 og nedlagt etter 1913

Som det fremgår av punkt 4, må det antas at det offentlige ervervet eiendomsrett til veier som ble anlagt etter 1801, fordi det fra dette tidspunktet ble innført en plikt til å avstå grunn mot erstatning, og som er videreført i senere veilover. Hovedregelen ved nedleggelse av vei blir da i tråd med § 26 tredje ledd i veiloven av 1912 at det offentlige forblir eier



Gamlevegen på Torsnes ca. 1946. Foto: Utlånt av Thorleif Thorsnes.

av veigrunnen, med mindre det etter § 8 er foretatt disposisjoner som tilsier noe annet.

Dersom grunneieren ved nedleggelse av en offentlig vei har avstått grunn til ny vei, kan det bli et spørsmål om den gamle veigrunnen skal anses tilbakeført til grunneieren selv om det ikke er fattet, eller kan finnes bevis for at det er fattet, formelt vedtak om det i medhold av § 8. I den nevnte dommen fra Nordre Sunnmøre jordskifterett svarte retten bekreftende på dette spørsmålet.¹⁹ Retten syntes å mene at det offentlige måtte ha bevisbyrden for at noe annet var meningen når prosedyrene etter § 8 ikke var fulgt, og la til grunn at det hadde skjedd en uformell, men likevel bindende, tilbakeføring av eiendomsretten. Selv om det i denne saken også ble lagt vekt på andre forhold, og bevisbedømmelsen i slike saker vil være fri og konkret, illustrerer dommen at det ikke skal så mye til for at grunneieren

anses å ha sannsynliggjort at veigrunnen er overdratt ham. Dette rokker imidlertid ikke ved det rettslige utgangspunktet om at det offentlige beholder eiendomsretten ved nedleggelse.

I de tilfellene hvor disse hjemlene ikke er brukt, men veigrunnen anskaffet ved frigrunnerklæring eller kjøpsavtale, må det ut fra en tolkning av disse avgjøres om det er skjedd en full overgang av eiendomsretten eller om det var forutsetningen at veigrunnen skulle falle tilbake til grunneier ved nedleggelser. Det at regelen fra 1801 var at grunneiere var pliktige å avstå grunn til Veivesenet, er imidlertid et moment som kan tale for at det må legges til grunn at eiendomsretten er varig overført til det offentlige om det ikke er klare holdepunkter for noe annet.

I tilfelle det må legges til grunn at Veivesenet ikke har ervervet full eiendomsrett, kan eiendomsretten gå tilbake til grunneieren ved nedleggelse, når det ikke

er fattet vedtak i medhold av § 8 som tilsier noe annet. Situasjonen blir her tilsvarende for det som ovenfor er sagt om veier anlagt før 1801, se punkt 6.2.2.

8 Veier anlagt og nedlagt etter 1913

Situasjonen blir her den samme som for veier anlagt mellom 1801 og 1913 og nedlagt etter 1913. Utgangspunktet er altså at det offentlige må anses å ha ervervet eiendomsretten til veigrunnen, og beholder den ved nedleggelse om det ikke finnes klare holdepunkter for annet. Antakelig skal det mer til for å sannsynliggjøre at det offentlige ikke har ervervet en varig eiendomsrett.

9 Hevd, alders tids bruk m.v.

Grunnvilkårene for hevd er at man skal ha brukt tingen, som i denne sammenheng er veigrunnen, som sin egen i hevdstid, og at man har vært i god tro med hensyn til at det har vært ens egen. De nærmere vilkårene for å erverve rettigheter ved hevd og alders tids bruk går jeg ikke inn på her. Jeg vil nøye meg med noen merknader.

Private kan i prinsippet erverve eiendomsretten til nedlagte veier. Så lenge veien er synlig – og særlig hvis det er rester etter bruer og andre konstruksjoner som tyder på at dette har vært offentlige veianlegg – skal det mye til at en person kan anses for å være i god tro med hensyn til at det ikke har vært noen offentlig vei der.²⁰ Etter mitt syn kan det imidlertid ikke legges avgjørende vekt på hvorvidt det er synlig at veien har vært offentlig. Kunnskap om at noe tidligere har vært en offentlig vei utelukker ikke nødvendigvis god tro med hensyn til eiendomsretten. Man kan ha vært i den tro at når en vei

nedlegges som offentlig vei så går eiendomsretten tilbake til tidligere grunneiere eller deres etterfølger, (eventuelt at den bruksretten det offentlige eller allmennheten hadde faller helt bort). Rettstilstanden her er jo vanskelig. Dersom en slik tro kan anses for aktsom, vil kravet til god tro være oppfylt.

For veier anlagt før 1801 antar jeg at det ikke skal så mye til for å si at grunneieren er i god tro, da utgangspunktet dersom andre holdepunkter ikke tilsier noe annet, er at veigrunnen går tilbake til grunneieren.

Ved nedleggelse av offentlig vei hvor veigrunnen har vært i offentlig eie, skal det antakelig mer til. Særlig hvis nedleggelsen er skjedd etter at veiloven av 1912 trådte i kraft. Hovedregelen etter § 8 jf. § 26 er at veigrunnen forblir i offentlig eie, om annet ikke blir bestemt. Dette utgangspunktet er videreført i veiloven av 1963. Da skal det mye til for at man kan si at man aktsomt har vært i den tro at eiendomsretten ved nedleggelsen tilfalt grunneieren. Under henvisning til veiloven § 8 uttalte Borgarting lagmannsrett i saken LB-2001-00637:

For at manglende kjennskap til lovverket skal kunne danne grunnlag for hevd, må rettsvillfarelsen i alle fall være unnskyldelig, og hevderen må ha opptrådt så aktsom som det etter forholdene må kreves av vedkommende. I utgangspunktet må det stilles strenge krav til aktsomheten når eiendomsforholdet til veigrunnen følger direkte av loven. Hvilken aktsomhet som må kreves, må vurderes konkret i det enkelte tilfelle.

Når det gjelder kravet til at tingen er brukt som sin egen, er det etter mitt syn ikke tilstrekkelig at veigrunnen er brukt som privat atkomstvei og lignende. Når veigrunnen fortsatt er blitt brukt til vei, skal det tvert i mot mye til for å si at man

har brukt den som sin egen. Det må da påvises at hevderen, og eventuelt dennes rettsforgjengere, har brukt veien eksklusivt, det vil si at andre brukere er blitt ute-stengt. Til illustrasjon kan det vises til den nevnte dommen fra Borgarting lagmannsrett, LB-2001-00637. Her uttalte retten at vilkåret om å bruke tingen som sin egen ikke var oppfylt fordi det ikke var ført tilstrekkelig bevis for eksklusiv eierrådighet. Eieren hadde forsøkt å sperre veien for andre, men hadde vært nødt til å åpne igjen etter protester. Har man effektivt sperret veien for andre, eller brukt grunnen til andre formål, for eksempel pløyd den opp eller brukt den til husgrunn, vil kravet om å ha brukt tingen som sin egen være oppfylt.

Noter

- 1 Otto Arnulf: «Eiendomsretten til gamle veger», Norsk Vegmuseums årbok 1993, side 67.
- 2 Se Placat av 31. juli 1801.
- 3 Otto Arnulf: op.cit. side 67
- 4 I tilfelle grunnen er avstått ved en frigrunnserklæring, blir det et spørsmål om erklæringen gjelder avståelse av eiendomsrett til det offentlige eller kun gjelder en bruksrett med de samme begrensninger som ellers. Dette kommer jeg tilbake til i punkt 6.2.2.
- 5 Placaten av 31. juli 1801 viser blant annet til forordning om veivesenet i Danmark fra 1793. I denne forordnings § 14 var det uttrykkelig uttalt at plikten til å avstå grunn også gjaldt utvidelse av eksisterende vei, se Arnulf: op.cit. s. 65.
- 6 Dommen, som ellers er upublisert, er omtalt i avhandlingen «Grenser mellom offentlig vei og tilstøtende grunn» av jordskiftekanidatene Haslestad, Kirkhus og Søgaard, side 44 og 45. Drøftelsen her bygger bare på denne omtalen.
- 7 Se for øvrig punkt 6.
- 8 Nå kan det hevdes at en eiendomsovergang fra Veivesenet, som jeg antar også den gang var statlig, til staten gir liten mening. Hovedpoenget antar jeg imidlertid er at kommunen blir eier av tidligere bygdeveigrunn. I det opprinnelige lovforslaget var det bare herredskommunen som skulle bli eier ved nedleggelse, se Indstilling I fra Den departementale veilovkomité 1907 side 19 § 25. Man gikk senere inn for at staten skulle bli (forbli) eier av offentlige veier som var blitt vedlikeholdt i det vesentlige for statens regning. Man kan altså se det slik at bestemmelsen kun fastsetter hvilket offentlig organ som skal være eier etter en nedleggelse, og at kun er for veier som skal tilfalle herredskommunen at det blir tale om en egentlig eiendomsovergang.
- 9 Det kan for øvrig nevnes at Arnulf kun drøfter § 26 i forbindelse med spørsmålet «Hvilken offentlig etat er eier?», se Arnulf: op.cit. punkt 6 side 70.
- 10 Se Stortingets forhandlinger 1912 side 59 flg.
- 11 Se side 210 første spalte.
- 12 Side 214 og 215 i referatet fra Stortingsdebatten.
- 13 Side 225.
- 14 Se Stortingets forhandlinger 1912 side 225 til 226.
- 15 Se side 227.
- 16 Avgjørelser om hvem som opprinnelig har vært eier er interessante. I en underrettsdom publisert i Rettens Gang 1936 side 309 la man til grunn at veigrunnen ikke var underlagt privat eiendomsrett da den gjennom århundrer var brukt til vei. Det samme ble lagt til grunn i Agder lagmannsretts dom publisert i Rettens Gang 1961 side 272, hvor Kristiansand kommune ble tilkjent eiendomsretten til veigrunnen til en alfarvei brukt av allmennheten som adkomst til kirken siden før 1795.
- 17 'Ekspropriet' brukes som betegnelse på den som erverver grunn ved ekspropriasjon. Grunneier som avstår grunn betegnes som 'ekspropriet'.
- 18 Som nevnt ovenfor under punkt 6.1 er det ikke gitt hva som er lagt til grunn for vedtaket når en vei er lagt ut til privat bruk. Har det offentlige fått eiendomsrett eller bare en utvidet bruksrett? Det må vurderes i det enkelte tilfelle.
- 19 Se Nordre Sunnmøre jordskifteretts dom av 13. november 2000, omtalt ovenfor i punkt 5.1.2.
- 20 Arnulf: op.cit. side 68 og 69.