

TRAFIKKTELLINGER

Av avdelingsingeniør Einar Rosendahl.

Innledning.

Dette foredrag blir bare en kort oversikt over enkelte viktige sider av emnet «trafikktelling». Emnet er så omfattende at noe annet f. t. ikke har vært mulig. Jeg håper likevel at foredraget kan medvirke til å øke interessen for de ymse sider av emnet.

Hensikten med trafikktellinger er å komme til klarhet over trafikkenes størrelsen (antall eller tonn) på forskjellige vegstrekninger og dens fordeling etter kategorier. En må skjelve mellom selve tellingens iverksettelse og utførelse og den etterfølgende analyse av de noterte data.

Ved planlegging av en telling er en selvsagt først og fremst bundet av de midler som er stilt til disposisjon for tellingen. Dernest må en utnytte tidligere erfaringer, bl. a. med hensyn til trafikkenes døgn- og ukerytme. Videre må en ha i sikte hvilke formål tellingen skal anvendes til. Da tellingen ikke kan foregå over hele året, må tidspunktet for tellingen også overveies.

Tellingenes formål.

En trafikktelling skal tjene en rekke formål. Den vil således være bestemmende for utstyret på en planlagt eller eksisterende veg, idet vegbredden, antall kjørebaneer, spørsmålet om behov for fortau og sykkelsti er avhengig av trafikkenes størrelse. Likeså er fundamenteringens styrke og art avhengig av mengden av tungtrafikk.

Etter Vegdirektørens normaler av 1947 er vegene delt i flere klasser:

Klasse I	: Mer enn 3000 kjøretøyer/døgn.	
» II a:	600—3000	—»—
» II b:	80— 600	—»—
» III a:	20— 80	—»—
» III b:	0— 20	—»—

Etter normalene er derved kravet til bredder og utstyr sterkt varierende etter trafikkenes størrelse.

Det er regnet med *årgjennomsnittet*. Ved dimensjonering for framtidig trafikktørrelse må regnes med en viss vekst, f. eks. til det tredobbelte.

I andre land regnes ofte med *topptrafikken*. Det kan være f. eks. den gjennomsnittlige døgntrafikk om sommeren en uke i juli eller august som brukes som mål for denne trafikken. Ved større byer regnes også etter mak-

simal timetrafikk i rushtiden, idet kjørebaneer må kunne ta denne uten trafikkkforstoppelse.

Trafikkoppgaver er videre meget nyttige ved avgjørelse av hvilke typer vegdekker som skal brukes. Vi regner gjerne at ved gjennomsnittlig trafikk av 200—300 kjøretøyer/døgn i barmarkstiden er det lønnsomt for vedlikeholdet å gå over fra grusdekke til faste vegdekker av enklere typer. Regnes besparelsen for trafikken også med, er grensen kanskje nede i 100 kjøretøyer/døgn.

Ved større trafikktall vil det være berettiget å legge dyrere og sterkere typer, og ved mye tung trafikk vil betong- eller steindekke også måtte overveies.

For problemer bru kontra ferje eller omkjøring er trafikktellinger en nødvendighet.

Ved spørsmål om behov for nye vegger, f. eks. omkjørselsveger forbi byer, vil en trafikkanalyse kunne gi verdifulle momenter. Tellingene må da planlegges med sikte på det foreliggende problem.

Trafikktellinger er også nødvendig ved trafikkkreguleringer i byer og tettbebyggelser.

Det er likeledes av stor betydning å få oversikt over transportarbeidet som utføres av bilmateriellet for de forskjellige kategorier. Det er meget viktig for oversiktens skyld og fordi det gir gode støttepunkter ved den vurdering og koordinering av samferdselsmidlene som nå søkes oppnådd.

Videre vil trafikktellinger gi gode holdepunkter når en skal fordele bevilgede vedlikeholdsmidler mellom de enkelte vegstrekninger, og likeledes ved oppsetting av driftsplaner.

Tellinger i Norge.

I de fleste land i Vest-Europa har de hatt store, landsomfattende trafikktellinger. I Norge har vi hittil bare hatt mindre lokale tellinger, men de har vært nyttige til sitt bruk.

På vegbudsjettet 1939—40 ble bevilget kr. 150 000,— til alminnelig trafikktelling i 1940, men på grunn av kriseforholdene ble den utsatt. Noen ny telling blir vel ikke satt i verk før biltrafikken er blitt frigjort og stabilisert igjen. Ved den planlagte telling var det forutsatt at en skulle få utført tellingen på alle hovedveger og de bygdeveger som det måtte være av særlig interesse å kjenne trafikken på. I de fylker der det var foretatt lokale tellinger fra før, var det meningen å innskrenke arbeidet til nødvendig supplering av det materiale som forelå.

Den alminnelige telling skulle foretas to ganger, nemlig fredag—søndag 3.—5. mai (eventuelt 10.—12. mai) og 2.—4. august. En regnet med at maitellingen ville gi et godt bilde av gjennomsnittstrafikken og augusttellingen av maksimaltrafikken.

Vegdirektøren hadde forutsatt at en skulle bruke et begrenset antall spesialtellepunkter, og for å beregne årskurven skulle spesialtelling utføres i fire perioder: 3.—5. november, 2.—4. februar, 3.—9. mai og 2.—8. august. Av spesialtellepunkter skulle det være 3 å 4 i hvert fylke.

Tellingen skulle foretas fra kl. 6 til kl. 21, eventuelt kl. 22, med et skjønnsmessig prosentvis tillegg for natttrafikken.

Følgende kategorier skulle telles særskilt:

Hestekjøretoy, sykler, motorsykler, personbiler, busser, lastebiler (inntil 1,5 t), lastebiler (større), tilhengere.

Ved den senere beregning av transportarbeidet skulle det for hver kategori forutsettes en viss gjennomsnittsvekt.

Ved ferjer og tollstasjoner ville en kunne få supplerende oppgaver, som bl. a. ville være verdifulle ved oppsetting av årskurven. (Se ferjestatistikk 1946 i Meddelelsene nr. 4/1948.)

I Meddelelser fra Vegdirektøren nr. 8/1945 har sekretær Gotsjø en artikkel om «trafikkberegninger». I denne er vist en del trafikk-kart fra åtte fylker, hvor lokale trafikktegninger er omregnet til et felles-år, nemlig 1937. Det er likeledes søkt satt opp et felleskart for disse fylkene. Ut fra de lokale tellinger som hittil foreligger gir disse kart et brukbart bilde av trafikkfordelingen for de fylker som omfattes herav.

Trafikk-kurver.

Da en ikke kan telle på alle punkter hele tiden, må en velge enkelte representative punkter der en søker å fastlegge trafikk-kurvenes utslag. De viktigste kurver er årskurver, ukekurver og døgnkurver. For steder med samme trafikkarakter er kurvene fra år til år nokså stabile og ensartet, men må brukes med varsomhet. Særskilte trafikkpåvirkninger må sjaltes ut, som f. eks. varemesser, fotballkamper, speiderleirer o. l., særlig når trafikken normalt er nokså svak.

Årskurvene viser nesten alltid maksimum om sommeren og minimum midt på vinteren. De vil danne en slags buklete sinuskurver. Påsketraffikken vil gi en kul i kurven og teleløsningen medføre en dump. Er vegen sperret, faller trafikken selvsagt til 0. Der turisttraffikken er stor, vil sommertraffikken stige. Lastebiltraffikken er nokså jevn hele året, mens personbiltraffikken kan svinge sterkt. Hestetrafikken øker ofte om vinteren.

Kurvene bør hensiktsmessig tegnes i målestokk som viser prosenter av den gjennomsnittlige trafikk.

Til bestemmelse av årskurvene er det tilstrekkelig å ha noen forholdsvis få spesialtellepunkter f. eks. fire ganger i året på steder som antas å være karakteristiske for trafikkforholdene. Ved de øvrige tellepunkter kan en da nøye seg med telling bare en gang, i tre eller fire sammenhengende dager.

Kjenner en årskurven for et tellepunkt for ett år, kan en bruke denne også et annet år, og finner trafikkstørrelsen ved å multiplisere med en koeffisient, enten funnet ved en enkel telling eller ved å ta forholdet mellom registrerte antall biler eller bensinforbruket i de to tidsrom.

Ved den danske trafikktegning i 1934 fant de at antall personbiler/døgn i årsgjennomsnitt lå på 80 % av tallene i første uken av august. For lastebiler derimot lå tallene nesten på samme høyde.

På grunn av vintervanskene og den korte sommer er nok august mer av en toppmåned hos oss. Etter sekretær Gotsjøes beregninger for fire ferjer ligger årsgjennomsnittet for disse på fra 51 % til 86 % av augustgjennomsnittet. September eller mai er nok et bedre gjennomsnittsmål hos oss. Ved en telling i Oslo 1931 lå augusttallet opp til 148 % av årsgjennomsnittet (utfartsgåtene).

Ved den planlagte norske telling var, for å bestemme årskurven, som nevnt forutsatt telling i spesialtellepunkter i fire perioder, 3.—5. november, 2.—4. februar, 3.—9. mai og 2.—8. august.

Ukekurver er det lettere å sette opp, og de gjennomsnittlige svingninger er også for disse nokså ensartet de fleste stedene. Lastebiltraffikken avtar om lørdagen og ennå mer helgedager, mens det er omvendt med personbiltraffikken. Kurven er derfor ulik i industristrøk og i boligstrøk. Det er brukt å telle fredager, lørdager og søndager og så sette de andre dager hver lik fredagstraffikken.

Ved telling på enkelte karakteristiske trafikkpunkter vil en ukekurve kunne oppsettes som med ganske god tilnærming vil kunne brukes også andre steder i samme fylke, der trafikken karakter er noenlunde den samme.

Ved den svenske telling i 1936 ble tallet 3.—5. juli og 16.—18. oktober, fredag, lørdag og søndag, og her ble fredagstrafikken regnet lik de øvrige virkedagers. På 74 spesialtellepunkter ble tellingen utvidet til hele uken med delvis telling hele døgnet, dessuten i ytterligere fem tredagsperioder i februar, april, mai, august og desember.

Ved den danske trafikktegning i 1939 ble tallet torsdag, fredag, lørdag og søndag. Dagene mandag—onsdag ble satt lik torsdag—lørdag.

Døgnkurver kan være ulike, da f. eks. ved en storby rush-tiden om morgene og ettermiddagen vil prege kurven ganske sterkt. Trafikken på Drammensvegen ved Oslo er et typisk eksempel. Andre steder kan trafikken være mer jevn. Som nevnt tidligere dimensjoneres enkelte steder vegbanene etter timetraffikk i rush-tiden.

I U. S. A. er funnet at trafikkforstoppelse oppstår på dobbeltsporet ved når trafikken er over 1000 vogner/time. Etter siste internasjonale regler skal tosporet veg ta 500 vogner/time (400 ved blandet trafikk). Som mål for timetraffikken regnes den 30. største timetraffikk målt i løpet av ett år.

Ved tellinger sløyfes ofte telling mellom kl. 22 og kl. 6. En må da for denne trafikkfattige periode gjøre et tillegg basert på enkelte heldøgnstillinger.

Ved den danske telling i 1939 ble brukt koeffisienter beregnet etter tellingen i 1934. Tellingen kl. 6—22 ble multiplisert med følgende tall:

Person- og rutebiler, motorsyklar	1,13	virkedager	1,21	søndager
Lastebiler	1,05	—	1,25	—
Hestekjøretøyer	1,03	—	1,08	—
Syklar	1,09	—	1,16	—
Fotgjengere	1,09	—	1,16	—

Tellingens utførelse.

Etter at tidsperioden for tellingen er fastlagt og plan satt opp for de alminnelige og spesielle tellepunkter, må disponering av tellemannskap foretas og tellingsmateriellet og utstyret gjøres klart.

Tellepunktene plasseres ofte midt på den vegstrekning som skal telles. De kan også være ved vegkryss, særlig der trafikken er liten.

De bør for de viktigste veger ligge ikke for langt fra hverandre. En må være merksam på steder hvor trafikken plutselig avtar, f. eks. i forsteder, ved store fabrikker m. m. På veger med liten trafikk kan antall tellepunkter begrenses.

Ved den planlagte norske trafikktelling var forutsatt at den skulle omfatte 57 % av høgfjells- og mellomriksvegene, 99 % av de andre riksveger, 91 % av fylkesvegene og 28 % av bygdevegene. Til bestemmelse av årskurven var det planlagt 3 å 4 spesialtellepunkter, og ca. 100 alminnelige tellepunkter i hvert fylke. I Sverige i 1936 var det 2178 alminnelige tellepunkter + 74 spesialtellepunkter.

Ved den danske telling ble brukt 1455 tellesteder, vesentlig på hovedvegene.

Ved enkle tellinger bør vegvoktere og faste arbeidere kunne brukes, med supplering ved leid hjelp, f. eks. skoleungdom.

Tellemannskapet bør om mulig være noenlunde beskyttet mot uvær og nedbør. I enkelte tilfelle vil et vindu i et hus ved et vegkryss kunne brukes. For de fleste lokale tellinger vil formentlig trykt tellebok og skjema fra Vegdirektoratet (skjema nr. 12 a og 65) kunne brukes. Tellingene bør foregå med timeangivelse. Hvert kjøretøy som passerer merkes med en enkel strek i vedkommende rubrikk. Hvis trafikken på tellestedet er stor bør det være to mann på stedet. Hver man bør høyst telle 4 timer i ett strekk.

Hos oss er det som regel bare *antallet* av de enkelte kategorier som vil bli tallet. For en mer inngående analyse av trafikken kan en notere også bilene hjemsted, deres kjøremål m. v. og foreta en nøyaktig trafikkanalyse.

Det kan nevnes at ved en telling i Sveits i 1936—37 ble tallet i 14 telledager, fordelt jevnt over hele året, og minst i 12 timer. Det ble delvis utført natt-telling.

I U. S. A. og andre steder brukes undertiden automatisk trafikk-tellere. Det kan være ved selenseller og infrarøde stråler eller ved gummislanger som ved overkjøring sender en luftbølge som forårsaker tilsvarende strømstøt i en elektrisk strømkrets.

Tellingens bearbeidelse.

Når tellingen er ferdig, vil man ha en rekke tall som skal settes sammen til nyttige data. For hvert enkelt sted må tellingene sammendras og omgjøres til årsgjen-

nomsnitt etter den årskurve og de koeffisienter en finner passer. Dette må gjøres omhyggelig, kritisk og med sunt vett. Ferjeoppgaver og tidligere tellinger vil kunne være en hjelp hertil.

I sin enkleste form vil da resultatene gi den gjennomsnittlige årsløgntrafikk på tellestedene. På vegstrekningene mellom disse regner en som oftest en jevn overgang. Resultatet opptegnes grafisk på et kart med en tykkelse av streken som er proposjonal med trafikkstørrelsen.

Ut fra tellingene vil en også kunne få tall og oversikt over barmarkstrafikken, sommertrafikken, rushtrafikken og andre perioder en vil plukke ut.

Et viktig resultat vil være en beregning av transportarbeidet. Ved den norske telling var enhetsvektene ved beregningen foreløpig fastsatt til:

Motorsyklar	0,2	tonn
Personbiler	1,5	»
Busser	4,0	»
Lastebiler, inntil 1,5 t	2,0	»
Lastebiler, større	4,0	»
Tilhengere	1,5	»

Ved den svenske telling i 1936 og ved den danske telling i 1939 ble brukt litt høyere enhetsvekter, og lastebilene var delt opp etter antall aksler. En må ha for øye at bilvektene øker stadig.

Trafikkens størrelse i tonn kan også tegnes opp på et kart med en bestemt målestokk for tonntrafikken pr. døgn. Trafikkmengden (personer) kan opptegnes på liknende måte.

Den prosentvise fordeling mellom kategoriene kan framstilles grafisk ved å tegne en sirkel i forskjellige punkter, radiens størrelse i forhold til trafikkmengden, med de forskjellige kategorier delt i sektorer, hvis areal (vinkelstørrelse) er proporsjonal med kategoriens prosentstørrelse.

Utgiftene ved den danske tellingen var følgende:

Arbeidslønn ved alm. telling	kr. 149 000,—
Arbeidslønn ved analysetelling	» 118 000,—
Bearbeidelse og trykksaker	» 53 000,—
Andre utgifter	» 50 000,—
Sum	kr. 370 000,—

Har en tidligere trafikktelling til disposisjon, vil en sammenlikning, f. eks. grafisk, gi en oversikt over den trafikktigning som er foregått, og forandringene innbyrdes mellom de ymse kategorier.

Trafikkanalyser.

Foruten de nevnte oppgaver kan en legge an tellingen med henblikk på en inngående analyse av trafikkens art på ymse områder.

Det er således av interesse å få oversikt over trafikkens prosentvise sammensetning, f. eks. motorkjøretøyer i forhold til hester, syklist og gående, langsomtgående biler mot hurtigtrafikk, tungtrafikk, busstrafikk, prosentvis biler fra andre fylker eller utenlandske m. m.

I forhold til tidligere tellinger får en oversikt over trafikens vekst og hvor veksten er størst.

Ved den siste danske telling ble samtidig utført en omfattende særlig trafikkanalyse. Omkring byene og en del steder ellers ble anbragt analyseposter, og også ved tollstasjoner og noen skips- og ferjeruter. Det ble videre ved alle større bensinstasjoner notert passasjertall, vognens og lastens vekt for de vogner som fylte bensin. Antallet av analyseposter var 271. Disse ble ved analysen samlet i 59 grupper som hver representerte ett analyseområde. På 3 steder der trafikken var meget sterk ble i den travleste tiden brukt diktafoner.

Ved analysepostene ble foruten den vanlige avmerking også notert kjennemerker, kjøreretning og klokkeslett for bilens passering. Telleskjemaet var rubrisert for dette. De ble desifrert og noteringene overført til hullkort. Derved kan en ved sorteringsmaskiner lett fint finne de data en søker, således også f. eks. den tid en bestemt vogn bruker mellom to analyseposter. Dette har betydning ved utregning av hvor stor del av en trafikk til og fra en by er gjennomkjørsel, som ville bruke en omkjøringsveg hvis denne ble bygd.

I trafikkanalyse inngår også den nevnte beregning av det utførte transportarbeid i tonnkm eller trafikkmengden i personkm. En må da forutsette gjennomsnittlige enhetsvekter, nevnt foran, eller gjennomsnittlig personbelastning, f. eks. 2 pr. personbil, 7 pr. rutebil og 1,5 pr. motorsykel.

I turistland som Sveits er de bl. a. interessert i analyse av turistikjøringens størrelse og andel i trafikken.

Noen trafikk tall.

Når en ikke har pålitelige tellinger å gå ut fra, vil en lett overvurdere trafikkenes størrelse og likeså gjennomgangstrafikkens andel. Ved byene er det nesten alltid «forstadstrafikken» som er den dominerende, og trafikkenes størrelse avtar fort utenfor tettbebyggelsen. Ved større byer er den nesten proporsjonal med det utenforliggende lokalområdes folketall.

Ved en telling i byen Portland, U. S. A., fant en at bare 9% av de biler som kjørte inn i byen kjørte tvers gjennom den.

Etter sekretær Gotskjøs trafikk-kart for 1937 var trafikken på riksveg 40 ved Oslo bygrense ca. 10 000 vogner/døgn i årsgjennomsnitt, gjennom Vestfold ca. 600 vogner/døgn (i juli 1947 1600 vogner/døgn) og vest for Flekkefjord ca. 100 vogner/døgn. Liknende forhold gjør seg gjeldende på andre hovedruter. Trafikken på riksveg 20 over Hardangervidda nådde i juli 1939 en topp med gjennomsnittlig 130 vogner/døgn. Største døgntrafikk har vært 209 biler.

På riksveg 6 var den gjennomsnittlige døgntrafikk ved Orje 160 vogner/døgn i 1936, og dette var da den viktigste sambandsveg til Sverige.

Dette viser at langdistansekjøringen bare er en liten brøkdel av den totale trafikk. Dette med lokaltrafikkenes betydning er et moment en må ta i betraktning ved bl. oppmerkingen.

Etter oppgaver innhentet 1947 med henblikk på faste vegdekker er det ca. 3000 km hvor trafikken i barmarks-

tiden er over 200 vogner/døgn. En kan trygt si at den alt overveiende del av våre vegger i dag har et årsgjennomsnitt på under 100 vogner/døgn.

Det samlede transportarbeid på det norske vegnett kunne i 1939 skjønsmessig anslås til ca. 2000 millioner brutto-tonn-km og årsdøgntrafikken til ca. 70 vogner/døgn.

(Ved en beregning for 1938 fant en ca. 90 vogner/døgn for alle vegger og bygater.) Ved den danske trafikk telling i 1934 beregnet man den gjennomsnittlige trafikk på alle vegger og bygater til 94 vogner/døgn.

Ved den danske telling i 1939 fant man på «landevegene», som utgjør ca. 14% av vegnettet, en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på 519 vogner/døgn og timetrafikken enkelte ganger over 1000 vogner.

I Sverige var trafikken 9639 vogner/døgn ved Stockholms bygrense i 1936 (årsgjennomsnitt) på den sterkeste trafikerte landeveg.

Fra en telling i Skottland 1938 kan nevnes følgende tall, som gjelder gjennomsnittlig for hele strekningen:

Glasgow—Edinburgh	3500 vogner/døgn
Glasgow—Stirling	4000 —
Glasgow—London	2500 —
Hovedveger nordpå	50—100 —

På de tyske autostradaene var trafikken i 1938 gjennomsnittlig 1555 vogner/døgn.

Ved tellinger i Sveits 1936—37 viste det seg at den utenlandske turisttrafikken er mindre dominerende enn ventet. Selv i den høyeste turistsesong og på typiske turistveger overstiger den sjelden 30%, og ellers er den langt lavere.

Gjennom The Holland Tunnel mellom New York og Jersey City går opp til 50 000 vogner på en søndag, med tosporet kjørebane for hver kjøreretning.

Trafikkens øking.

Ut fra foreliggende telleresultater må en prøve å forutsi trafikkveksten framover. For hele landet hadde trafikken en veldig øking inntil krigen. Biltallet fordoblet seg på 8 år.

Pr. 31. desember 1947 var antallet biler i Norge 108 974, dvs. ca. 28 personer pr. bil. I Oslo og Akershus var det 18,2 personer pr. bil, mens det i Sogn og Fjordane var 38,5. I våre naboland og Frankrike og Storbritannia er det noe færre en i Norge. I Canada og Australia er det under 10, mens det i U. S. A. er 5 personer pr. bil.

Ved utbygging av vegnettet og økonomisk framgang vil biltallet i Norge sikkert øke sterkt igjen, men det synes som om en rimelig grense i en overskuelig framtid må være 10 personer pr. bil. Det svarer til en gjennomsnittlig øking av trafikken til det 3-dobbelte. Den utenlandske biltrafikk vil nok kanskje øke mer, men den spiller ikke så stor rolle i denne beregning, bl. a. fordi nordmenn også kjører utenlands.

En må imidlertid ta i betraktning at økingen ikke vil skje jevnt. Den vil skje sterkere der biltallet hittil har vært relativt lavt og i strøk der vegnettet utvides mest og den økonomiske oppbygging skjer sterkest. Ved dimensjonering av vegdekker og vegbredder må en ta nødvendig omsyn hertil.

ALMENHETENS RETT TIL FERDSEL PÅ FREMMED EIENDOM

Av Tarald Lundevall.

Med ferdsel i den betydning vi her har for oss tenkes på den rett hvermann har til å vandre fritt omkring til fots på fremmed eiendom i skog og mark, innmarkferdsel medregnet. Under denne ferdsel går også handlinger som står i så nær forbindelse med selve ferdselen, at de er biting i forhold til denne, således å sette seg ned, sove, overnatte eller å ta et bad på turen. Slike handlinger tjener bare ferdselens øyemed og har ingen selvstendig rettslig betydning ved siden av ferdselen.

Ferdsel står i motsetning til å benytte seg av fremmed eiendom i annet øyemed således til opphold, atspredelser eller dyrkning av forskjellige former for friluftsliv når disse handlinger ikke er helt forbigående. Om en furulund jevnlig brukes som tumleplass for barn eller av ungdom som drar ut i den nærliggende utmark for å gjøre opp St. Hans-bål, drive terrengøvelser eller ligge i telt er dette for tanken noe annet enn ferdsel. Viktigst innen denne gruppe er friluftstevner av mange slags, sportsøvelser og nåtidens konfluks til søkte badeplasser, campingsteder o. l.

Utenfor vårt emne ligger de mange tilfelle hvor lovgivningen har tillatt almenheten å betrede fremmed grunn for å nyttiggjøre seg visse naturherligheter såsom plukking av bær, skjerpung, jakt og landdraging av fangst. Heller ikke ferdsel i vassdrag vil bli behandlet her uten til belysning av ferdsel i skog og mark.

Ferdselsretten eller enkelte sider av den er behandlet i de foreliggende fremstillinger av tingsretten samt i de enkelte avhandlinger av forskjellige forfattere, navnlig L. Rynning: Allemannsrett og Særrett inntatt i tillegg til Tidsskrift for Rettsvitenskap 1928 med utførlige henvisninger, videre N. Onsager i Rt. 1931 s. 33, K. Borch i Rt. 1920 s. 289 samt ut fra ekspropriasjonsstandpunkt P. Rygh i T. f. Rettsv. 1932 s. 161 og M. Schjødt: Norsk Ekspropriasjonsrett, likesom der fra tid til annen er kommet mange oppsett i dagspressen.

Erkjennelsen av friluftslivets betydning sosialt, kulturelt og helsemessig har trengt gjennom alle befolkningslag således at tilfredsstillelsen av dette behov i de senere år er blitt en samfunns sak. Imidlertid kan det ikke unngås at der på den annen side oppstår interesse-motsetninger i forholdet til grunneierne. Skal utviklingen kunne gjennomføres på en måte som bestreber seg på å yte rett og skjell til begge sider må man først bli klar over de någjeldende rettsregler for ferdselen og derpå undersøke om de nyere former for friluftsliv kan innordnes under disse ferdselsregler eller om de i rettslig henseende representerer en nydannelse. Emnet er mangesidig, uredig og forholdsvis lite behandlet både i vår og i nabolandenes juridiske litteratur.

Fremstillingen av rettsreglene for den tradisjonelle

ferdsel vil omfatte den første og største del av denne avhandling (I—VII) mens de nyere former for friluftsliv vil bli drøftet i slutningen (VIII—IX).

I. Ferdsel i utmark.

1. Den sedvanemessige ferdsel i alminnelighet.

Etter vårt lands naturlige beskaffenhet og med de store avstander hvor sambandsvegene var få og bebyggelsen glissen måtte det falle av seg selv at ferdselen til fots og med løs hest ble ansett fri overalt hvor ikke oppdyrking, begyggelse eller andre særlige forhold var til hinder. Det var rom nok, ferdselen var ikke stor og gjorde som regel ingen skade. Tynt befolket som landet var langt ned igjennom tidene betydde besøk av fremmede nærmest en velkommen avveksling i det daglige liv, og når folk fra andre kanter la sin veg gjennom bygden var det mest på handelsferd eller med andre yrkesformål og de fulgte herunder oftest de vanlige veger og stier. Noen generende trafikk kunne dette ikke bli. Det måtte da være om fremmede driftekarer lot sine bøliger avbeite de nærmeste tilliggelser under rast eller fartøyer la seg til for natten eller for storm og uvær og besetningen gikk i land for å skaffe brensel og andre fornødenheter. Nettopp for slike nødtilfeller ga den gamle lovgivning regulerende forskrifter. De som til daglig ferdedes i skog og mark var bygdens egne folk i de mange ærender strevet for utkommet forte med seg. Veden måtte bringes i hus, tømmeret føres frem til vassdrag, selvom det bar over fremmed grunn, ellers kunne gårdens herligheter ikke utnytted. Beitet som ofte var felles gjøre at der jevnlig vanket naboer og andre på en gårds omgivelser likesom også stølsdriften brakte atskillig trafikk og det samme var på sine steder tilfelle også med jakten som dengang i prinsippet var fri. Fri ferdsel var således en nødvendighet og var noe mer enn et tålt forhold. Sterkt forankret i rettsbevisstheten som dette var kunne ingen grunneier bare i kraft av sin eiendomsrett holde seg berettiget til å nedlegge forbud, enten det nå gjaldt selve ferdselen eller de enkelte handlinger som sto i naturlig forbindelse med den såsom å overnatte, bade og hente vann. Annerledes måtte oppfatningen stille seg til ferdsel med kjøreredskaper, idet bruken av sådanne i alminnelighet setter spor så man ikke vet av før det er blitt en veg med alt hva den fører med seg. Det kunne ikke komme an på om den i det enkelte tilfelle var uskadelig¹.

Ut fra samme synspunkt ble forskjellige andre rådighetsøvelser på fremmed grunn ansett ulovlig selvom de ikke i det enkelte tilfelle gjorde noen skade såsom innsamling av verdiløst skogsavfall. Om slike handlinger

¹ Canc. prom. 3. mars 1798 forutsetter at kjøring er tillatt på vinterføret over andres aker og eng når det ligger snø, men denne oppfatning stemmer ikke med det alminnelige syn og må ansees forlatt, jfr. Rt. 1886. s. 265, og nå vegloven 21. juni 1912 § 94 samt Scheel Tingsret. s. 205, annerledes Onsager I. c.

Overnevnte artikkel som har vært inntatt i Norsk Retstidende for 1949 har en fått forfatterens og utgiverens tillatelse til å gjengi i vårt blad, da emnet antas å ha atskillig interesse også for vegvesenets tjenestemenn.

ger ikke medførte skade i øyeblikket, var det ikke alltid godt å vite hva utøveren la i dem og de var heller ikke i alminnelighet særlig viktige, enn si nødvendige, hvorimot de nok kunne utvikle seg til besværlige servitutter før dette ble endret ved loven av 23. mai 1874. Med den alminnelige ferdsel til fots var det for så vidt annerledes og grunneieren måtte regne med at hvis han gjorde vanskeligheter, hadde også han for sin del behov for å ferdes over fremmed eiendom.

Eiendommen kom etter dette ikke til å danne et rettslig avstengt område som en fremmed ikke kunne betre og hvis naturprodukter han ikke måtte røre. Alene når ferdselen ble et fornærmelig inngrep i eierens virkelige interesse ble den rettsstridig. Dette syn kommer bl. a. frem i straffelovgivningen hvoretter f. eks. adgangen til å plukke ville bær var fri, idet de ikke representerte noen egentlig verdi for eieren, det var med andre ord en gjennomførelse av nytteprinsippet som er så vel kjent både i Tingsretten og andre steder.

At ferdselen var fri betydde dog ikke at enhver ferdesmann kunne opptre som han ville. De sterke bånd som fra gammelt har vært mellom bonden, slekten og gården måtte nødvendig føre med seg at eieren ikke var tilbøyelig til å tåle noe som kunne forringe eiendommen eller på annen måte bli ham til mén. De strenge livsvilkår som tittnok nærmet seg grensen for det mulige, måtte uvilkårlig bli ham en spore til å hevde sine rettigheter og skride inn mot skadegjørende handlinger også når skaden voldtes ved ferdsel. De fremmede som ferdedes på eiendommen levde som regel under samme kår som grunneieren og hans folk, og var derfor i alminnelighet på det rene med plikten til å rette seg etter god folkeskikk. Uvørskap av ferdesfolk ble ansett som rettsstridig atferd og ble ofte påtalt i det daglige liv, således hvor ferdselen skremte kreaturene eller noen unnlot å lukke grinden etter seg, å legge en klopp til rette igjen eller når folk gikk så uforsiktig på en fjellveg at det ramlet stein ned på bøen. Man hadde ikke lov til å klatre over et gjerde når det var tjenlig gjennomgang i nærheten og heller ingen måtte komme for nær innretninger til fangst av laks. Det ville være en misforståelse å anse eierens innskriden mot denslags opptreden bare som en saktmodig bønn som kunne las uenset. Sådanne henvendelser var utslag av eierens rett over gården. Det var eierens sak å verne om den for å skaffe seg eksistensmuligheter og eieren kunne derfor skride inn hvor ferdselen satte hans rettsnytelse i fare. Ut herfra var det en fremmed tanke at noen ukallet skulle kunne gi seg av med noe foretagende på fremmed grunn uten i de av lovgivningen nevnte tilfelle eller utenfor sikker praksis. Eieren holdt oftest godt oppsyn med hvem som vanket ute i hans skog og var navnlig snar til å skride inn når han kom over kors i trær og oppsetning av steiner som kunne likne delemarker eller noe som kunne bringe usikkerhet i en fremtid når de nærmere omstendigheter var glemt. Hevdsreglene måtte også gjøre ham varsom.

Der var lite behov for skrevne lovregler angående ferdselen i utmarken. Dertil var både behovet og de stedlige forhold så vidt forskjellige og man fikk klare

seg med god folkeskikk som den smidigste lovgiver. De bånd som hvilte på ferdselen i hjemmemarken ble også færre jo lengere man fjernet seg opp mot viddene og høgfjellet hvor der under vanlige forhold sjelden kunne bli tale om ferdselskade. Nåtidens hytte- og hotellbebyggelse var ukjent.

At også eieren på sin side pliktet rimelighet var en given sak. Ville han sette gjerde for kreaturene over en av almenheten benyttet sti måtte han gjøre det på den måten at det ble gjennomgang med ikke altfor store mellomrom. De motstridende hensyn ledet i det daglige liv til en avveining av interessene på begge kanter således at mindre vesentlige ulemper ikke kom i betraktning og hensynet til godt naboskap tilsa i alminnelighet nokså stor tålmodighet.

Det tør vel sies at den her gjengitte oppfatning av ferdselsfriheten på landsbygden er nedarvet i vårt folks rettsbevissthet, den stemmer med den gamle samfunnsstruktur og med det individualistiske trekk i folkets tenkemåte som tillegger grunneieren stor myndighet og bærer i det hele preg av bondesamfunnet. Det er forholdene ute i bygdene som har opptrukket grensene for ferdselsretten.

Etter dette tradisjonelle syn var ferdsel til fots i utmarken bare rettmessig når den ikke medførte skade eller ulempe av betydning. Dette er en hovedsetning i ferdselsforhold. Man kan uttrykke det så at ferdsel alene ansåes tillatt så lenge den ble utøvd som en uskyldig nyttesrett, det var nettopp benyttelsens uskyldighet, hvorav friheten kom til å avhenge.

At også lovgivningen bygger på denne forutsetning kommer fram i flere anvendelser, således i Den nye vassdragslovs § 12 som vel ikke gjelder ferdsel i skog og mark, men i vassdrag. Etter dette lovsted som etter motivene bare lovfester praksis er det enhver tillatt å bruke vassdrag til henting av vann, bading, vask og bading av husdyr o. i. samt til ferdsel på isen når dette kan skje uten skade for noen som har rett til vannet, uten noen tilbørlig fortrensning for andre og uten at fremmed grunn ulovlig betredes. Også gjerdelovens forbud mot innmarksferdsel i den tiden det er gjerdeplikt er et utslag av samme tanke. Stl. § 396 setter straff for rettsstridig rådighetsutøvelse over fast eiendom i annens besittelse når dette skjer til den berettigedes skade eller mot hans forbud. At stl. §§ 291 og 391 også omfatter ferdselskade må være på det rene. Skulle det være så at skade voldt ved den alminnelige ferdsel måtte tåles av grunneieren ville ferdselsretten komme i en unntakelsesstilling. Den måtte i så fall være en rett av samme styrke som eiendomsretten når de ble stilt opp mot hinannen, men at dette er så er det ingen grunn til å anta.

I sin nevnte avhandling i Rt. 1931 s. 36—37 hevder høyesterettsadvokat Onsager at det i tvilstilfelle må påligge grunneieren å godtgjøre at en bestemt rådighet som han vil utøve ikke står i strid med hva der etter alminnelig oppfatning er almenhetens rett. Han anser almenhetens rett som den opprinnelige og den private eiendomsrett som et inngrep heri eller som en avledning fra et fellesskap således at grunneieren hvor forholdet ikke er opplagt må godtgjøre sin fortrinnsrett.

Hertil kan imidlertid anføres at alminnelig ferdsel nok må ha funnet sted før oppdelingen av landet i eiendommer, men dette betyr jo ikke at ferdselsretten nå skal ha prioritet. Vi vet lite eller intet om tilstanden i forhistorisk tid, ikke engang når oppdelingen i eiendommer fant sted og om det skjedde forholdsvis kort tid etter innvandringen eller noenlunde samtidig med denne som på Island. Før størstedelen av landet var tatt i besittelse, kunne der ikke være tale om ferdselen som mer enn et faktisk forhold, ferdselsrettens innhold var helt underlagt den senere rettsutvikling således som denne festnet seg etterhånden. Den gikk ut på at eieren ikke behøvet å finne seg i skadegjørende inngrep som ikke var sanksjonert av lov eller sedvanerett. Den som påberoper seg at en fri ferdsel må tåles også når den gjør skade må derfor godtgjøre at vi har en sådan sedvanerettsregel. Etter den tradisjonelle utvikling er grunneierretten prædominerende i forhold til ferdselsretten hvor begge rådigheter ikke kan utøves side om side. Ferdselsretten er derfor ingen rett med en fast ramme omtrent som de partielle tinglige rettigheter.

Domspraksis til belysning av ferdselsretten er nokså sparsom. Forklaringen må være at der til de enkelte tilfelle av overgrep fra den ene eller annen side i alminnelighet ikke har knyttet seg så store ideelle eller økonomiske interesser at det var regningssvarende å føre sak. Noe annerledes stiller det seg hvor ferdsel virkelig utsetter for bestemte tap, således forringer lakseverp, eller hvor det gjelder krenkelse av retten til ferdsel etter enkelte gamle veger. En del sådanne saker skal bli gjengitt senere i denne fremstilling.

2. Rådighetsutøvelser i forbindelse med ferdselen.

Hva der has for øye er som foran anført sådanne rådighetsutøvelser som ofte foretas i forbindelse med ferdselen, men som dog har sitt selvstendige formål uten å høre til dem som har fått lovgivningens særlige sanksjon f. eks. forfølgning av anskutt vilt samt bærplukking. Utenfor undersøkelsen faller dessuten alle de rådighetsutøvelser som på grunn av sin sekundære karakter er biting i forhold til ferdselen, således å holde rast under vandringen.

De rådighetsutøvelser vi her skal beskjefte oss med lar seg vanskelig gruppere og kan være av vidt forskjellig art, hvorfor vi bare skal hefte oss ved de mest alminnelige. Det er til dels vanskelig å avgjøre om de tross sitt selvstendige formål likevel må ansees som yringsformer for ferdselen og derfor underkastet dennes rettsregler, eller om de ikke heller må oppfattes som selvstendige handlinger som faller utenfor ferdselen. Om det ene eller annet er tilfelle kan i alminnelighet ikke avgjøres etter enkelte ytre kjennemerker, men må være gjenstand for en samlet bedømmelse av det hele forhold, hvorunder kan komme i betraktning handlingens tilfældighet og varighet, omfanget for utøvelsen, skadefølger og om der kan påberopes noen rettsstiftende tradisjon for lovligheten. Flere av disse slags handlinger ytrer seg som en mer eller mindre eksklusiv beslagleggelse av vedkommende sted eller område, altså som et særlig inngrep i grunneierens rådighet.

a. Tilhold.

Tilholdet på fremmed eiendom kan ha de mest forskjellige øyemed: En rømt fange gjemmer seg i ødemarken, en gjeng benytter jevnlig en plass i skogen til sine kalaser, en lund brukes vanlig til lekeplass for barn, eller et lag bruker den til fotballspill og en forening driver sine idrettsøvelser eller har sine vanlige sammenkomster på et slikt sted i utmarken. En sådan bruk av stedet trer helt i forgrunnen for ferdselen og kan ta form av en formelig besittelsestagelse. Det er klart at de hensyn som har gjort alminnelig ferdsel til en frihet for hvermann ikke er til stede her, ingen grunneier plikter å stille sin eiendom til sådan disposisjon selv om den bruk der gjøres av den ikke er forbundet med egentlig skade. En sådan utnyttelse behøver ikke engang å være knyttet til et enkelt sted i terrenget for å være rettsstridig. I Sverige høres således besværinger fra grunneiere over at terringøvelser med et stort antall deltagere skremmer viltbestanden og derfor er meget generende. At disse rådighetsutøvelser og den lovlige utnyttelse av terrenget til ferdsel ofte går over i hinannen kan ikke forandre forskjellen i innholdet. I givne tilfelle vil straffelovens §§ 355, 2 eller 396 komme til anvendelse.

b. Bruk av ild.

N.L. 6—17—27 som har sin rot i Landsloven og Frostingsloven tillot «Vandrendis Mand som ligger om Natten ude i Skoven og fattis til lldsbehov den Nat at hugge saa meget som Nøden trenger dem til» mot å betale skaden. Lovstedet er senere opphevet. Krml. av 1842 gikk ikke så langt, idet noen tilsvarende bestemmelse ikke ble opptatt i kap. 22 hvor den nærmest ville høre hjemme. Schweigaard Kommentar II s. 440 lærer uten videre at hvis vegfarende mann tar brensel, vil handlingen kunne straffes som naskeri eller tyveri. Stl. § 399 setter straff for å ta kvist, løv, never, bark, bar, tørre trær eller grener samt treavfall, når dette tilegnes på den måte som er nevnt i stl. §§ 256, 257, 262 eller 318. Heller ikke dette lovsted gjør noen unntakelse for ferdselsbehov, og det skulle derfor bare være nødtilstand som berettiget til å ta sådant brensel uten samtykke. Så strengt har loven dog neppe vært forstått. Det er nemlig en meget gammel oppfatning som må sies å ha fått hevd, at om man under ferdsel i ødemarken tar verdiløst brensel for å gjøre opp ild er det intet å si herpå, når intet særlig kommer til såsom at området i nærheten av en seter eller en hytte etterhånden snaues for brensel².

De gamle lovsteder gir uttrykk for rommelige forhold hvor det var nok av brensel å ta uten skade for noen. Erstatning skulle alene svares i tilfelle virkelig skade hvilket kunne hende ved hogst av gagnstrær eller brennefanget hadde verdi på steder hvor man hadde særlig bruk for det. Adgangen til å ta brensel gikk opp i ferdselsfriheten som utøvelse av en uskyldig nyttesrett, og heri ligger også begrensningen. Tilstedligheten er bundet til at der foreligger et ferdselsforhold. Man kan ikke si det er en grunnsetning i vår rett at noen har lov til å utnytte eller dra fordel av annen manns eiendom så

² Onsager I.c. 40/41.

lenge der ikke voldes noen skade. Gjelsvik nevner som eksempel plukking av tørre kvister og grankongler hvilket kan gjøre større gagn enn skade³. Om ungdommer går inn i den nærliggende utmark for å tende St. Hans bål kan de ikke gjøre dette uten tillatelse, ikke engang om de bruker sitt eget brensel, de er ikke ferdefolk og der kan på mange måter voldes skade ved et sådant besøk. Det anførte må også gjelde bærplukkere som gir seg til å tenne opp ild på et nærliggende sted oppe i skogen forutsatt at de ikke av andre grunner kan gjøre det, f. eks. når de er på langtur. På tilsvarende måte må forholdet bedømmes om en flokk søker ut i det fri for å koke kaffe. Selv om man her vil være tilbøyelig til å være nokså rommelig kan gjentatt benyttelse av de samme steder i virkeligheten medføre atskillig skade eller ulempe ved trakk, brannfare, ordensforstyrrelser og ved etterlatt avfall av forskjellig art. Grunneieren har krav på at stedet bevarer sitt naturlige utseende.

Etter lov 14. juli 1893 § 3 om innskrenkning i bruken av ild i skog og mark er sådan bruk forbudt i tiden mai—september. Under lovens behandling i Odelstinget⁴ ble det fremholdt at det her gjelder bruken av ild uten ildsted og at lovens forbud om «bruk av ild» også omfatter tobakksrøyking og er forskjellig fra «å oppgjøre ild», videre at der må skjelnes mellom bruk av ild på strand ved sjøen og strand ved elvebredd og innsjø, idet det forutsattes tillatt å gjøre opp ild på førstnevnte sted⁵. Det må vel kunne sies at loven har fått en videre ordlyd enn det var meningen med bestemmelsen. Da loven har offentlige hensyn for øye vil samtykke av grunneieren ikke kunne gjøre bruken av ild lovlig i den forbudne tid.

c. Bading.

Ved lov 25. juni 1937 er der åpnet adgang til å ekspropriere strandstrekninger til ferdsel, bading og annet friluftsliv. Vassdragslovens § 12 som er nevnt foran gjør badingen betinget av at den kan skje uten skade for noen som har rett til vannet samt uten fortrengsel for andre og uten at fremmed grunn ulovlig betredes. Herved har loven etter hva der anføres i motivene alene ment å fastslå hva der er sedvanerett. Er det riktig som hevdet i et senere avsnitt av denne fremstilling at stranden utenfor innmarken rettslig er å anse som en del av denne er hermed gitt at forbudet mot betredelse etter gjerdeloven § 39 også omfatter bading på sådant sted. I likhet med hva der gjelder ferdselen er bading i utmarken bare tillatelig når den ikke volder vesentlig skade eller ulempe. At ulempen skal være av økonomisk art for at badingen skal ansees rettsstridig kreves ikke, således hvor en eiendoms eneste badeplass uavlatelig er opptatt av fremmede på en sådan måte at den blir til fortrengsel for grunneieren og hans folk eller til forstyrrelse for omgivelsene, eller strider mot gode seder. Eierne må under sånne omstendigheter kunne henvise fremmede til å bade på et avgrenset område eller til bestemte tider på dagen og under særlige forhold endog gå til bortvisning.

³ Tingsrett 159 (2. utg.).

⁴ Ot. forh. 1893 s. 272.

⁵ Ot. forh. 1893, s. 299 og 301.

Vil eieren utnytte sin badestrand som en herlighet kan dette ikke være ham forment og hans økonomiske interesse går da foran almenhetens bruk som må vike, men selvsågt kan dette ikke skje fra eierens side som et skalkeskjul bare for å bli de fremmede kvitt. Har han en not stående i sjøen, må bading kunne forbyes innen det nærmeste område. Ved Eidsivating lagmannsretts dom av 26. mars 1940 ble eierne av Østre Mørkhassel (en fiskerett) i Sande kjent berettiget til å forby bading i en viss avstand fra nøtene i den tid laksefisket foregår med faststående fiskeredskaper. Onsøy herredsretts dom 14. juni 1934 (Retten Gang 1934 s. 394) gjaldt bading i utmarken ved Enhuskilen i Kråkerøy. Grunneieren mente at badingen var til skade for beitingen og at gressmarken ble nedtrådt ved fotballspill m. v. av de besøkende. Retten anså bading og ferdsel fra og til badeplassen som en uskyldig nyttesrett hvilken ikke kunne gå tapt for publikum, men den tilføyde at spørsmålet kunne stille seg annerledes, om ferdselen la hindringer i veien for eierens rådighetsutøvelse eller i vesentlig grad reduserte eiendommens verdi. Da bevis herfor ikke forelå ble saksøkte frifunnet. Det uttaltes i dommen at om gutteflokker trådte ned havnegangen ved fotballspill, teltslagning e. l., var dette en forseelse som i tilfelle kunne gjøres til gjenstand for særskilt påtale, men som ikke innfluerte på publikums ferdselsrett.

Det særegne forhold som oppstår ved massetilstrømming til enkelte badeplasser skal bli behandlet under avsnittet om de nyere former for friluftsliv.

d. Bruk av telt.

Bruken av telt i skog og mark har i eldre tider ikke vært synderlig fremtredende hos oss. Bortsett fra samene og omstreifende fantefølger var de som brukte telt mest folk som lå på veide og fiske inne på fjellviddene, eller det var driftefolk når de om høsten drev kreaturene ned fra beitene på veg til avsetningsplassene. Også standspersoner og embetsmenn førte i alminnelighet med seg telt når reisen falt over fjellet. Mer i bruk kom telt under de store anleggsarbeider som den senere vegbygging førte med seg samt ved kartopptakelsene på vidstrakte områder i landet. Det er dog først turisttrafikken som har gjort det alminnelig å bruke telt. Sådanne tas med på fotturer og sykkelturner, av bilister og på seilturer, idet teltene settes opp på tilfeldige steder, skikket til hvile og overnatting. At sådan bruk av telt hører med til ferdsel som allemannsrett kan ikke være tvilsomt i motsetning til hva der gjelder permanentcamping. Teltslagning er derimot ulovlig hvor den utøves på en måte som er egnet til å medføre skade eller ulempe av betydning, navnlig skade på jordsmonn og vegetasjon eller når der er særlig fare for skogbrann samt endelig hvor den er forbundet med ordensforstyrrelser eller der settes telt så nær bebygget område at det blir generende av den grunn selv om der ikke egentlig voldes skade. Forholdet vil etter omstendighetene kunne rammes av stl. §§ 355, 2, 350, 2, 252, 2, 396, 291 og 391. Grunneieren må i slike tilfelle kunne vise teltaget bort og kan anvende nødverge.

Bruk av telt kan heller ikke være tillatt hvor den ikke står i forbindelse med ferdsel eller ikke er biting ved denne. En mann som er på ferie har ikke rett til å ha stående et telt ute i skogen i dagevis på samme sted og en gutteflokk har neppe lovlig adgang til å ha telt stående i den nærliggende utmark bare for oppholdets skyld. Derimot kan det neppe være avgjørende for adgangen til teltslagning, om en er kommet fram etter landevegen og med kjøretøy.

3. *Bruk av veger og stier. Oppmerking og utbedring av ferdsveger.*

Ferdsel i skog og mark følger gjerne veger og gangstier som etterhånden har dannet seg i stort antall på laglige steder. Det faktum alene at vegen ligger der og jevnlig brukes av ferdesfolk skaper i seg selv ingen formodning om noen videregående rett enn hva der gjelder den vegløse ferdsel. Ingen har rett til å kreve at vegen stadig holdes i samme far eller er i fremkommelig stand, selv om dette er av betydning for den som stadig benytter seg av vegen. Eieren kan la være å holde den ved like og han kan også gjøre den ubrukt forutsatt at en slik handling lovlig kan skje også på det vegløse terreng. Han kan på den annen side ikke forby bruken bare fordi han har opparbeidet vegen og nødvendigvis ser den brukt av andre.

For at almenheten skal ha en videregående rett enn den som følger av den alminnelige ferdsvestrett må der kunne påvises en særlig hjemmel. At almenheten ikke kan erverve rett ved hevd er alminnelig anerkjent og skal her ikke drøftes, hvorimot de fleste forfattere er enig om at alders tids bruk her kan få anvendelse og danne en særlig hjemmel⁶.

Det vil her være naturlig å skjelne mellom alminnelige gårdsveger herunder snarveger o. l. på den ene side og gjennomgangsveger samt veger som kan stilles i klasse hermed på den annen.

a. *Gårdsveger.*

På enhver gård av noen utstrekning finnes et stort antall veger og stier som har dannet seg i tidens løp såsom skogs- og driftsveger, kreaturveger, sjøveger og snarveger. Slike veger er ofte meget gamle, kanskje like gamle som gården selv og skyldes i alminnelighet dennes eget behov sin opprinnelse. De holder gjerne fram over gårdens grenser og blir benyttet av naboer og andre

kanskje mer enn av grunneieren, navnlig når de har karakteren av snarveger som kan være lette å ty til.

Det er klart at almenhetens bruk av slike veger ikke kan skape noen formodning om noen særrett utover den alminnelige ferdsvestfrihet, selv om bruken er aldri så gammel. Hver mann benytter dem fordi de nå engang finnes der og fordi bruken faller bekvem og dertil som regel er uskadelig eller dog formodes tålt av eieren. Almenhetens bruk peker bare her hen på et faktisk forhold. Når det kommer til sak om vegrettigheter har den som oftest karakteren av en servitutvist mellom naboer, hvor den ene part ved siden av servituttens eller subsidiært i forhold til denne påberoper seg en tilsvarende rett for almenheten etter alders tids bruk. I alminnelighet er det heller ikke vanskelig å fore et stort antall vitner på at en slik veg i manns minne har vært brukt av alle og enhver og at mange har stått i den tro at dette var en virkelig rett således at eieren ikke kan stenge for ferdselen. Alminneligvis hviler troen på berettigelsen i slike tilfelle alene på de forestillinger de interesserte har oppgjort seg om utstrekningen av den alminnelige ferdsvestrett. Skulle en sådan tro i forbindelse med gammel utøvelse være i stand til å skape en særlig rett til ferdsel ville ikke alene en rekke likeartede tilfelle bli bedømt forskjellig på forskjellige kanter av landet, men eiendommene over det hele land ville faktisk bli belagt med en mengde vegservitutter som det ville være uråd å bli kvitt. Det synes i slike tilfelle heller ikke avgjørende om også grunneieren selv har stått i den tro at han ikke kunne stenge for ferdselen fordi den er så gammel og at han av den grunn ikke har gjort noen innsigelser, men dette kan selvsagt bli et moment ved bedømmelsen. Selv om andres bruk av en slik veg kan være generende nok for grunneieren, kan skrittet til forbud og påtale falle ham langt, således på grunn av hensynet til det ubehag, den uleilighet og de omkostninger som følger hermed og som faktisk ofte veier mer enn ergrelsen over å se vegen benyttet med urette. Likesom en viss grad av tålsomhet kan være nødvendig for å opprettholde levelige forhold i et naboskap gjør det samme seg ofte gjeldende med like stor styrke likeoverfor andre. Hertil kommer uvissheten om utfallet i en rettsak. I en høyesterettsdom i Rt. 1897 s. 377 heter det at «den omstendighet at vedkommende ingen innsigelser gjør mot bruken, beviser i og for seg ikke mer enn at han tillater den inntil videre og i den utstrekning hvori den fra først av er utøvet,» jfr. Chr. Platou 159—161. Men jo mer generende bruken har vært for eieren jo mer vekt må der tillegges hans passivitet gjennom et lengere tidsrom, jfr. Rt. 1892 s. 273. Også for norsk rett kan man underskrive hva den danske justitiarius N. Lassen har anført i Tidsskr. f. Rettsv. 1910 s. 270—271: «Saadanne Søgemaal (ang. benyttelsen av gangstier som ikke er overtatt av det offentlige) maa for saa vidt Sagsøgeren ikke kan anføre anden Hjemmel for sin Ret end at Stien i Alderstid er blevet benyttet af alle og enhver, betragtes som ret haabløse efter hvad Høiesteret gjentagne Gange har statueret. Til saadanne Gangstier synes enten det Offentlige eller Ingen at have Ret. De føre ogsaa meget ofte over ret verdiløse Jorder og den paagældende Grundejer finder sig i dem fordi de

⁶ Læren er så vidt sees først fremsatt av Chr. Platou Bessidelse 278 og har fått tilslutning i fremstillingene av Tingsretten således Brandt 394 (utgaven av 1867). Scheel 207. Gjelsvik 406, jfr. O. Platou Privatrettens alm. del 432 og Skeie Afhandling II 90. Mot denne oppfatning Rynning Allemandsrett og Særrett 58 som fremholder at almenheten ikke danner noe rettssubjekt og at der i vårt rettssystem ikke kan anerkjennes rettigheter uten subjekt likesom han hevder at allemannsrettigheter uten subjekt er uttrykk for noen virkelig rådighetsrett og at de i det hele ikke danner noen rettighet, men hører til naturlige friheter som ikke har noen særlig rettsbeskyttelse svarende til den som tilkommer private rettigheter. Hvis man således hindres i fri ferdsel kan dette nok påtales etter omstendighetene som legemsfornærmelse, tvang eller annet skadegjørende faktum som kan gi anledning til erstatningskrav, men da foreligger krenkelse av særlige rettsgoder. En allemannsrett er ingen rett (84).

ikke gjøre ham nogen nævneværdig Skade, altsaa som en Villighed. Det vilde da være særlig haardt om Ejeren, naar han under forendrede Forhold vil tage Jorden under Opdyrkning eller anvende den til Byggegrunde skulde være afskaaren derfra.» I svensk rettspraksis hører man den samme oppfatning⁷.

Når en veg likevel må holdes åpen for naboer som har en særrett til vegen, vil det praktisk talt være fåfengt for grunneieren å skille berettigede fra uberettigede i den daglige trafikk. Skal en virkelig ferdselsveg til sådanne lokale veger ansees hjemlet almenheten ved alders tids bruk vil det som regel være påkrevd at der pekes på omstendigheter som engang kan ha gitt anledning til en rettsdannelse av dette innhold, navnlig at bruken har vært nødvendig eller påkrevd for den store almenhet. Hvor en sti av almenheten vesentlig er benyttet som snarveg på en kortere strekning eller som alminnelig spaserveg således at bruksutøvelsen ikke har hatt noen fast karakter eller vært synderlig påkrevd, forringer dette presumsjonen om en virkelig rett. Når man vet, for å nevne et eksempel, at det i gamle dager ikke var sedvanlig for en kommune å erverve til spaserveger utenfor byen, og den senere bruk av vegen vesentlig har bestått heri, kan man ikke si at det foreligger noen presumsjon for rettsdannelse, selv om bruken er nokså gammel.

I motsatt retning går dog en dom avsagt av Chr.a byrett 6. november 1888 (Hambro Byrettsdomme II 2 — s. 267) om en sti fra Ekeberghøyden ned til Oppegårdsgaten i Oslo. Denne sti hadde fra så langt tilbake noen kunne huske vært brukt som snarveg ikke alene av oppsitterne på og bak Ekeberghøyden hvor saksøkerne bodde, men også av den store almenhet under ferdselen fra Ekeberghøyden til byen. Stien var et par hundre alen lang, mens kjørevegen var omkring 700 alen til samme endepunkt. I dommen som ga saksøkerne, de nevnte oppsittere på Ekeberghøyden, medhold anførtes at der aldri var reist innvendinger mot stiens benyttelse og at stien hadde holdt samme spor, hvorimot det ikke ble avgjort om retten til å benytte den var grunnet på hevd eller på alders tids bruk, eller om det dreide seg om en servitutt for oppsitterne eller det var en allemannsrett. Det ser nærmest ut til at dommen bygger på det siste. Denne avgjørelse er svakt begrunnet og tar ikke i betraktning at der omkring byen og nesten på hver gård langt over finnes et utall av snarveger. Disse fyller ikke i alminnelighet noe selvstendig behov, og har bare sekundær betydning.

b. *Forbindelsesveger.*

De gamle forbindelsesveger som ennå er i bruk og som ikke er gått opp i det alminnelige vegnett dannet atkomst mellom de enkelte bygdelag eller mellom visse deler i samme bygd eller de var fjellovergangsveger⁸. I mange tilfelle hadde oppsitterne i en grend felles atkomst til sjøen (sjoaveg), kirke eller annet samlingssted. I atter andre tilfelle var det felles isveger, seterveger og

driftsveger. Det som særpreger alle slike veger er at de etter gammel bruk har tjent bestemte ferdselsbehov for en større eller mindre del av almenheten.

De alminnelige forbindelsesveger var nokså primitive rideveger som tok seg fram etter terrenget hvor det best lot seg gjøre og det vanlige befordringsmiddel var hesteryggen. Disse var datidens offentlige veger som allerede etter være eldste lover sto under offentlig tilsyn. I Landsloven, Landsleieboken kap. 46, heter det at «alt er hiodvegir som løper gjennom bygden fra ende til annen, og de som løper fra fjell til fjære, men alle andre veger som løper til folks garder, de kalles tverrvegir».

I tidens løp er de fleste av disse veger forsvunnet, men noen finnes igjen og tjener nå vesentlig lokale behov som snarveger eller strandveger under visse føreforhold. Hvor slike veger fremdeles er i bruk, idet de har bevart noe av sin tidligere betydning for almenheten må dennes rett til å benytte dem fremdeles ansees bestående med den følge at grunneieren ikke kan stenge ferdselen når denne utøves som før. Om eieren opparbeider den til kjøreveg gir dette derimot ikke almenheten rett til å benytte vegen på annen måte enn før⁹. Er bruken derimot for lenge siden borte, må man vel være berettiget til å si at der heri ligger en oppgivelse likesom betingelsene for frihevd ofte vil være til stede.

Mange steder i vårt land peker betegnelsen kirkestøhen på almuens bruk når folk kom med sine båter. Slike veger fra støen til kirken har fremdeles karakter av almenhetens veg for så vidt de ennå er i bruk. Det samme gjelder i det vesentlige også de forannevnte sjø-, drifts- og stølsveger. I slike tilfelle foreligger ofte en rettslig tilstand som har festnet seg som et ledd i bygdeordningen og som av den grunn har krav på rettsbeskyttelse. Har sådanne veger en mer lokal karakter således at de vesentlig tjener en begrenset krets av interesserte kan det være vanskelig å avgjøre om vegretten er en allemannsrett eller en vanlig servitutt for noen enkelte. Uten her å komme inn på disse forskjelligheter skal alene fremheves at en vegrett ikke behøver å tape karakteren av en allemannsrett om den bare utøves av en viss begrenset krets av interesserte.

I ly av en alminnelig vegservitutt kan der ved alders tids bruk ha utviklet seg en vegrett for almenheten, men da må der stilles ganske sterke krav til beviset for de omstendigheter som har gjort dette mulig, idet formodningen må være for at der ikke foreligger noen rett for almenheten utover den som følger av ferdselsfriheten. Ti når almenhetens interesser i alminnelighet vil være skjedd fyldest ved den vanlige ferdselsfrihet må der komme særlige omstendigheter til for å utvide denne rett til noe mer omfattende som eieren må tåle. Mens det i nåtiden, for å nevne et eksempel kan være av betydning for publikum å benytte en bestemt veg for å komme til en bade-plass eller et utsiktspunkt eller å benytte vegen som spaserveg, regnet man før ikke med slike behov, den alminnelige ferdselsfrihet tilfredsstilte her kravene. Annerledes kunne det stille seg med en i tidens løp inntrådt forandring i livs- og samferdselsforholdene i ved-

⁷ Rynning 62.

⁸ Yngvar Nielsen *Det Norske Veivesens Utvikling før 1814*, inntatt i *Norsk Historisk Tidsskrift* 4. bind 1874. Just Broch *Veier og Veivesen i Norge*, Sverre Steen *Ferd og Fest* 192 ff.

⁹ Rt. 1910 s. 337.

kommende egn således ved bebyggelse av nye områder som trengte fremkomst, ved utvidet skogsdrift til fjernere liggende strekninger og ved oppførelse av kirke på et nytt sted. Naboens servitutt og almenhetens vegrett består her uavhengig av hinannen.

Ved nedleggelsen av offentlige veger har den del av almenheten som fremdeles har interesse av den gamle veg ingen alminnelig rett til å vedbli bruken. Når vegvesenet ikke overensstemmende med veglovens §§ 8 og 26 har utlagt vegen til grunneieren, vedblir den å være dettes bestemmelse underlagt, og i mangel av sådan kan almenheten altså fremdeles bruke vegen uten å spørre grunneieren¹⁰. Der kan være tilfelle hvor enkelte oppsittere vedblivende har bruk for deler av den gamle vegen og at dennes nedleggelse ikke influerer på deres adgang til fortsatt benyttelse. Vi må nemlig tenke oss at de gamle forbindelsesveger for en vesentlig del hadde sin opprinnelse i gårdsveger som de første og eneste atkomstveger. Med den tiltagende bebyggelse og stigende trafikk tokes en del av disse gårdsveger i bruk av almenheten og ble etter hvert alfarveger, hvorav mange gikk inn i de offentlige veger. Hvor de stedlige forhold er sådanne at en grend eller gård må antas ifølge alders tids bruk å ha en særlig rett til sådan veg, kan denne rett neppe alltid ansees bortfalt om vegen senere er blitt overtatt av det offentlige, retten kan ha vært latent til stede den hele tid. Et eksempel herpå frembyr den i Rt. 1915— s. 480 inntatte dom: En på privat grunn liggende veg i Eidsvold hadde fra alders tid vært brukt som alminnelig ferdselsveg da der i 1890-årene ble bygd en chaussé Minne—Feiring, gikk den største del av trafikken over denne som for en del falt sammen med den gamle veg. Imidlertid vedble noen eiendomsbesittere å benytte et stykke av den gamle veg som de mente å ha bruk for og rett til, hvilket ble bestridt av motparten. Etter Høyesteretts enstemmige dom har det visstnok vært så at almenhetens rett var blitt til ved at omliggende eiendommer hadde skapt seg en fremkomst som deretter i tidens løp var gått over til en veg der også var blitt benyttet av andre enn de interesserte. «Jeg mener», uttalte første-voterende, «at denne rett som således er oppstått for almenheten og naturligvis vesentlig for de komplekser av omliggende eiendommer som særlig har bruk for vegen, også må betraktes som en rett tilkommende hver enkelt av de interesserte eiendommer. Denne rett for den enkelte eiendom må også etter at der er blitt anlagt ny offentlig veg til opptakelse av ferdsel bli bestående, for så vidt eiendommen fremdeles har legitim bruk for den gamle veg.» Det uttaltes at den gamle vegrett ikke var bortfalt ved avtale eller ved tydelig forutsetning den gang chausséen ble bygd.

Rt. 1915—913: Saken gjaldt Mjøsreguleringen som hadde satt noen gamle strandveger og tømmerutslagsplasser under vann, disse var av viktighet for en rekke andre gårder som ikke strakte seg ned til vannet. Strandveiene var i tidens løp benyttet av en rekke gårder i en ikke ganske kort tid av året og dessuten til gjennomgangstrafikk til Eidsvoll ikke bare av bygdens folk, men også av folk fra andre kanter. Saksøkeren som var

en av gårdbrukerne, gjorde krav på erstatning av Mjøsreguleringen og fikk medhold. Saken dreide seg ikke om trafikkanter fra fjernereliggende steder.

Rt.1910 s. 200: Denne sak gjaldt Øvre Sandviksvegen i Bergen. Den var opprinnelig en gammel smal gangveg mellom gården Store Sandviken og noen bruk der var utskilt som arvefester fra denne, deriblant Kristinegård, hvis eier lot vegen stenge, idet den benyttedes av spaserende eller av det spaserende publikum eller som snarveg for folk i Bergen. Bergens kommune var i 1876 blitt eier av Store Sandviken som ble innlemmet i byen i 1880. Høyesterett ga i motsetning til byretten kommunen medhold i at sperringen var uberettiget, idet avgjørelsen ble bygd på et gammelt kartverk og vitnenes uttalelse om at vegen ikke alene var benyttet av folk fra de omliggende gårder og av dem som skulle til og fra disse, men som alfarveg av byens befolkning i alminnelighet og som det synes vesentlig til spaserveg og snarveg, hvilken bruk vitnene hadde ansett berettiget og som ikke tidligere hadde møtt innsigelse fra Kristinegårds eier, jfr. Rynning s. 80—81. Dommen bygger derimot ikke på at Store Sandviken for sin del hadde vegservitutt over Kristinegård. Kommunen ansåes kompetent til å reise søksmålet.

c. *Vegtaking.*

I straffelovens § 396, I heter det: «Med bøter eller med fengsel inntil 3 mndr. straffes den som uten berettigelse bygger på, graver, sprenger, sår eller planter i, legger veg eller gangsti over eller driver husdyr inn på grunn i annens besittelse eller som rettsstridig til den berettigedes skade eller mot dennes forbud over rådighet over fast eiendom i annens besittelse eller som medvirker hertil.»

Da det er en betingelse for straffbarhet at ferdselen er rettsstridig eller at den utøvde rådighet skjer uten berettigelse faller altså ferdsel utøvet med hjemmel av den alminnelige ferdselsrett utenfor lovstedet når intet særlig kommer til. Mens der til straffbarheten av de handlinger som lovstedet spesifiserer, ikke kreves at de medfører skade eller er foretatt mot forbud, er dette tilfelle med den annen gruppe av rådighetsutøvelser. At ferdsel over fremmed grunn i seg selv er utøvelse av en rådighet i den forstand lovstedet bruker denne omfattende betegnelse, er det neppe grunn til å tvile på. Denne forståelse tilsies både av lovstedets plass og ved den omstendighet at drift av husdyr nevnes side om side med å legge veg eller gangsti, i motsatt fall ville skadegjørende ferdsel ikke rammes av lovstedets siste del.

Uttrykket «å ta veg eller gangsti» synes nærmest å ha for øye anlegg eller opparbeidelse av sådan veg. Imidlertid omfatter uttrykket i daglig tale også ferdselen. Også krml. kap. 22 § 10 hvorfra betegnelsen er hentet ble forstått som omfattende ferdselen¹¹. I øvrig er å merke at uttrykket «å ta veg eller gangsti» betegner gjentatt ferdsel av en viss hyppighet eller regelmessighet således at den bare leilighetsvise utøvelse faller utenfor. Skjønt krml.s nærmeste hensikt visstnok var å begrene adgangen til å vinne vegrettigheter ved hevd hvilken adgang senere

¹⁰ Om nedlagte offentlige veger se Rt. 1892 s. 97.

¹¹ Schweigaard Komm. II 434 (3. utg.) jfr. Skeie Strafferett II —514.

er blitt ytterligere innskrenket ved loven av 23. mai 1874 om visse bruksrettigheter over faste eiendommer, har bestemmelsens opptakelse i den nåværende straffelov sin betydning ikke alene hvor det gjelder de fremdeles hevdbare atkomstveger, men navnlig for å hindre generende vegtaging i det hele, uansett om sådan etter omstendighetene også rammes av lovstedets siste del. At bestemmelsen bare skulle få anvendelse på innmarksferdsel¹² strider med lovens ord og vel også med dens mening. Ingen vil kunne kreve å benytte en utmarksveg over fremmed eiendom som eneste atkomst til sitt våningshus, like så litt som et sanatorium kan anvise sine gjester å benytte en sådan privat veg som eneste atkomst for gjestene til badeplassen, selvom der ikke voldes skade på jordsmonnet. Imidlertid kan det likevel være et spørsmål om det nettopp er dette lovsted som finner anvendelse på ulovlig ferdsel over et område som allerede før anvendes som veg¹³. Lovstedets uttrykk tyder neppe på at dette har vært meningen. Der kan imidlertid bli tale om andre lovsteder såsom §§ 391 og 291 når der voldes skade, eller etter omstendighetene §§ 350 II og 355 II, likesom der iallfall må kunne reises sivilt søksmål.

Hva angår lovstedets annen del, altså hvor eieren enten forbyr ferdsel eller denne medfører skade, kan henvises til hva tidligere er anført om ferdselsfrihetens grenser.

d. Oppmerking og utbedring av ferdselsveger.

Advokat Onsager¹⁴ fremholder at av ferdselsretten følger uten videre retten til å treffe foranstaltninger som kan lette ferdselen og han anfører at varder og andre merker kan anbringes til vegledning, likesom sådanne finnes over hele høyfjellet fra gammelt. Han hevder at turistforeningenes oppvaring av fjellet har foregått i lang tid og uten at eiernes tillatelse har vært søkt. Videre at det til lettelse av almenhetens ferdsel også må være tillatt å utbedre vadesteder ved stenlegging, og anbringe klopper og ha båt hvor bredere og dypere elveløp skal passerer. Han anser grunneierne uten hjemmel til å motsette seg dette. Til disse slutninger kommer han ut fra sitt syn på almenhetens frie ferdsel som en positiv rett der må gå foran grunneierretten når ikke grunneieren i det enkelte tilfelle kan godtgjøre sin bedre rett.

Til dette synes å kunne gjøres gjeldende at selvom man går ut fra ferdselsretten som prædominerende består den etter den sedvanemessig oppfatning jo ikke i annet enn i retten til å ta seg fram i terrenget således som dette til enhver tid tillater. Hermed er ferdselsretten uttømt. Er vegen ikke god nok eller det vegløse terreng for vanskelig skaper dette forhold intet tillegg til ferdselsretten i retning av å lette farbarheten. Der må iallfall kunne påvises en særlig hjemmel for en sådan videregående beføyelse og denne hjemmel måtte søkes i sedvaneretten, men just her stopper man opp. Man kan nemlig som

før nevnt ikke si det er en grunnsetning i vår rett at folk kan nytte eller dra fordel av annenmanns eiendom så lenge der ikke voldes skade derved¹⁵.

Som nevnt i innledningsavsnittet har grunneierne alltid vært på vakt mot folk som i utmarken gir seg til å sette merker i trær, steiner eller på annen måte, dette tåles enn ikke mellom sameiere og det er erfaringen som har vært læremesteren. Hva særlig veger angår danner de ikke ganske sjelden skille mellom eiendommer eller felles atkomst for oppsitterne. Det er ikke for intet de gamle lover uttalte at stølsveger og rekstveger skulle gå hvor de har vært fra gammelt. For en grunneier er det heller ikke det samme om en opptråkket sti ligger i sin opprinnelige tilstand eller om den stelles på og herved får en mer stabil karakter. En slik utbedring kan komme på tvers av hans interesser på forskjellig vis. Den kan således i høy grad øke strømmen av ferdesfolk like forbi hans stølshus hvilket atter kan volde ham ulempe på den måte at han får bryderi med tilsynet og stadig må ha noen til stede. Om der legges klopp over en nærliggende fjellbekk som danner selvgjerde for kreaturene kan dette ha til følge at fremmede dyr kommer inn og gjør skade. Fører den nyoppmerkede veg fordi et fiskevann må man frykte snikfiske og går vegen forbi en hyttebebyggelse blir der ikke så fredelig som før. Mange ferdesfolk kan ha med seg hund som forstyrrer viltbestanden eller kreaturene. Slike følger vil kunne føres tilbake til utbedring av ferdselsvegene. Selvom alle er enige i at ferdselen er fri kan slike foranstaltninger i det minste komme grunneieren på tvers. Han må eksempelvis kunne selge hyttetomt hvor vegen går.

Hertil kommer at det i mange tilfelle vil være rett vanskelig å finne en brukbar grense mellom utbedringer til fremme eller sikring av ferdselen og sådanne foretagender som må karakteriseres som utvilsomt ulovlige rådighetsutøvelser over fremmed eiendom. Steinlegging av en sti kan bety opparbeidelse til en ordentlig veg, anbringelse av rekkverk på et farlig punkt kan nødvendiggjøre sprengningsarbeider. Selvom slike foranstaltninger ikke gjør skade vil det kunne rammes av flere straffebud, navnlig straffelovens § 396. Skal dette lovsted ikke kunne anvendes fordi det her gjelder ferdselsforanstaltninger av en turistforening, skjønt arbeidet utføres mot grunneierens vel forståelige protest, ville en tilsvarende rett heller ikke kunne nektes enhver annen forening, kommuner og neppe endog en hvilken som helst privatperson så sant foranstaltningen bare tjener den almene ferdsel, likesom oppmerkingen heller ikke kunne begrenses til fjelltraktene. En velforening skulle altså kunne gi seg til å oppmerke et nett av spaserveger nede i bygden på vegløse strekninger. Man ville neppe engang kunne kreve at foranstaltningene ble foretatt utelukkende i almenhetens interesse når dette dog var hovedsaken. Sett at en turnforening har en hytte med en noe besværlig atkomst, idet deltakerne må gjøre en omveg rundt et vann. For å korte vegen legger foreningen en enkel bru over utløpselven, idet en regner med at denne bru i stor utstrekning kommer til å benyttes av almenheten, hvilket også slår til. Brua har her åpnet

¹² Onsager 40.

¹³ I Svensk Teori og Rettspraksis har den tilsvarende bestemmelse i S. L. kap. 24 § 11 besvart spørsmålet benektende. se Carleson Om allemansrätt i Sverige 273, inntatt som bilag til Betänkande ang. Innrättande av Fritidsreservat (1940).

¹⁴ l.c. 37.

¹⁵ Brandt 88 (utg. 1892), Scheel 204, Gjelsvik 160.

en ny rute på den før uvegsomme strekning og tjener altså den alminnelige ferdsel.

De anførte eksempler viser formentlig det uholdbare i at ferdselsretten inkluderer beføyelsen til slike foretakender. Vel er det så at turistforeningenes oppmerking av ruter til fjells sjelden om noensinne har møtt motstand fra grunneierne som heller takker til, men det er dog et langt skritt fra grunneierens taushet til å konstatere en sedvanerett gående ut på at grunneieren ikke behøver å spørres. En sådan rett ville heller ikke kunne grunnes på at slik rådighetsutøvelse iallfall må tåles i fjelltraktene fordi der er så godt rom at ingen skade gjøres. Dette hensyn kan nok ha betydning for den måte hvorpå ferdselen og dens bibeføyelser kan utøves, men har liten vekt i kollisjonstilfelle. Der er i det hele ingen grunn til å legge noe mer i grunneierens taushet enn at han ikke har imot foretaket så lenge det ikke volder ulempe.

I denne forbindelse har det vært drøftet om en turistforening kan holde båt i et fjellvann for ferdselens skyld. Det er vanskelig å innse at spørsmålet her stiller seg annerledes enn i liknende forhold ellers: Den alminnelige ferdselsrett hjemler ikke adgang til regelmessig eller varig bruk av annen manns strand som landingsplass¹⁶. Hva foreningen her kan gjøre er å benytte seg av den adgang vassdragslovens § 66, 2 gir til å erverve tillatelse til ekspropriasjon av landingsplass m. v.

(Forts.)

PERSONALIA

Ansettelse i vegvesenet.

Ved den av Stortinget i 1949 vedtatte nye administrasjonsordning for Vegdirektoratet ble det opprettet 3 nye avdelingsjefstillinger sammesteds. I disse stillinger er ved kgl. res. av 16. september 1949 konstituert følgende: For administrasjonsavdelingen: overingeniør Knut *Waarum*, for vegavdelingen: overingeniør Hans W. *Paus* og for bilavdelingen: overingeniør Axel *Rønning*.

Som teknisk assistent hos vegsjefen i Troms fylke er ansatt tekniker Ingolf *Nilsen*. I en tilsvarende midlertidig stilling hos vegsjefen i Vestfold fylke er antatt tekniker Harald *Hildonen*.

Som kontorister av kl. I er ansatt: ved vegadministrasjonen i Hedmark fylke Oddvar *Dalbakk* og i Finnmark fylke Elias *Østvik*.

Som kontorister av kl. II er ansatt: i Akershus fylke Ulv *Harrong* og i Hedmark fylke Arne *Dybendal*.

LITTERATUR

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr. 7, 1949

Innhold: Vägvesendets finansiering. — Vägkongress i Finland av Civilingenjör B. Liljeqvist. — Vägar i Maine och Vermont av Civilingenjör E. Nordendahl. — Vidhäftningen mellan bituminösa bindemedel och stenmaterial, av Direktör M. Duriez. — Väg dag i Kristianstads län. — Några lastningsproblem inom vägunderhållet av Civilingenjör P. E. Hubendick. — Gruspropo-

¹⁶ Om en strandeiers adgang til å holde båt i et vann som eies av andre, se Rt. 1914 — 359 og 886.

tionering. Ett genmäle och slutreplik. — Ett märkligt trehundraårsminne av Kapten M. Mannerfelt. — Rättsfall: Våghållarens ansvar för vinterväg av Ombudsman K. Nordström. — Föreningsmeddelanden: Yttranden ang. förslag till vägmärkeskungörelse och förslag till signaler vid järnvägskorsningar. — Personnotiser. — Aktuellt. — Från departement och verk. — Ur fackpressen.

Dansk Vejtidskrift nr. 7, 1949.

Innhold: Vejdirektør Kaj Bang. — De store amerikanske Hovedveje. — Træplantninger og Træbevoksninger paa Land og i By. Af Havearkitekt Johannes Tholle (fortsatt fra Side 118 og fortsættes). — Fra Ministerierne. — Litteratur. — Indhold af Tidsskrifter.

Dansk Vejtidskrift nr. 8, 1949.

Innhold: Overvejeningenør K. O. Larsen. — Plader paa jord. Af Civilingeniør, Dr. techn. K. W. Johansen. — Træplantninger og Træbevoksninger paa Land og i By. Af Havearkitekt Johannes Tholle (fortsat fra Side 142 og fortsættes). — Oversigt over Fordelingen af Forskud paa Motorafgift m. v. for Finansaaret 1948—49. — Fra Domstolene. — Fra Ministerierne. — Litteratur. — Indhold af Tidsskrifter.

Dansk Vejtidskrift nr. 9, 1949.

Innhold: Overvejspektør, Oberstlieutenant T. J. Helsted. — Beretning ved Amtsvejsinspektørforeningens Aarsmøde i Vejle 1949, aflagt af Formanden, Amtsvejsinspektør V. Hovmand Madsen. — Asfalt og Tjæreveje i Schweiz og Italien. Af Civilingeniør Axel O. Bohn. — Træplantninger og Træbevoksninger paa Land og i By. Af Havearkitekt Johannes Tholle (fortsat fra Side 160 og fortsættes). — Indhold af Tidsskrifter.

NUMMERERTE RUNDSKRIV 1949

Nr. 35. 6. juli 1949 til overingeniørene ang. bokføring og utbetaling av ferielønn til arbeidere.

Nr. 36. 11. juli 1949 til fylkesmennene ang. statsbidrag til bygdeveger. Kap. 713, 2.

Nr. 37. 11. juli 1949 til fylkesmennene og overingeniørene ang. statsvegbudsjettet 1949/50.

Nr. 38. 14. juli 1949 til fylkesmenn, vegsjefer og bilsakkyndige ang. titelforandring.

S. Nr. 39. 15. juli 1949 til fylkesmennene ang. desentralisering av den off. virksomhet.

Nr. 40. 19. juli 1949 til vegsjefene ang. pensjoner og ventepenger m. v. av riksvegvedlikeholdets midler.

Nr. 41. 21. juli 1949 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. bruk av eget skyssmiddel på tjenestereiser mot mellomtakst.

Nr. 42. 26. juli 1949 til vegsjefene ang. sikkerheten ved ferjedriften. Kontroll.

Nr. 43. 2. august 1949 til vegsjefer ang. plan for faste vegdekker 1950—51.

Nr. 44. 5. august 1949 til vegsjefer ang. vederlag for sleping av vegskraiper.

Nr. 45. 6. august 1949 til vegsjefene ang. prisbestemmelser for lastebilkjøring i vegvesenet. Tillegg til prisene p. gr. av økt bensinavgift.

Nr. 46. 12. august 1949 til vegsjefene ang. kjøretillatelse for tungtransporter. Dispensasjon for bredde og vekt.

Nr. 47. 12. august 1949 til vegsjefene ang. prisbestemmelser for lastebilkjøring i vegvesenet. Tillegg til prisen p. gr. av økt bensinavgift.

Nr. 48. 18. august 1949 til vegsjefene ang. brøytekontrakter.

Nr. 49. 27. august 1949 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Revisjon av overenskomsten av 25. juni 1948.

Nr. 50. 30. august 1949 til vegsjefene ang. billighetserstatninger av statskassen.

Nr. 51. 6. september 1949 til vegsjefene ang. ansvarsforsikring av biler.

Nr. 52. 7. september 1949 til vegsjefene ang. snøbrøyting 1949—50.

Nr. 53. 10. september 1949 til vegsjefene ang. premiering av forslagsvirksomhet.

Nr. 54. 13. september 1949 til vegsjefene ang. asfalt for sesongen 1950.

Nr. 55. 16. september 1949 til vegsjefene ang. stein og grusprøver for asfaltarbeid.

Nr. 56. 20. september 1949 til vegsjefene ang. kartlegging av vegdekker.

Nr. 57. 21. september 1949 til vegsjefene ang. desisjoner til antegnelser til vegregnskaper.

Nr. 58. 6. oktober 1949 til vegsjefene ang. forskrifter for bortsettelse av leveranser og arbeider for statens regning.

Nr. 59. 7. oktober 1949 til fylkesmennene ang. nybygging av veger i krigsårene 1940—45.

Nr. 60. 7. oktober 1949 til vegsjefene ang. tilsyn med vegvesenets innretninger og arbeidsskrift. Kontrollbok.

Nr. 14 M. 15. juni 1949 til fylkesmenn, samferdselskonsulenter og overingeniører ang. feilaktig nr. på rundskriv.

Nr. 15 M. 16. juni 1949 til overingeniører ang. nummerering av fiskebilruter.

S nr. 16. M. 18. juni 1949 til fylkesmenn, overingeniører og samferdselskonsulenter ang. førerkort-bevilling.

S nr. 17. M. 18. juni 1949 til fylkesmenn, overingeniører skattefogder, lensmenn samt statens bilsakkyndige og statens bensinkontorer ang. ekstraordinær avgift av bensin. Opphør av kjørerasjoneringen.

Nr. 18. M. 23. juni 1949 til Statens bilsakkyndige ang. tiltak i forbindelse med opphevelsen av kjørerasjoneringen.

S nr. 19 M. 25. juni 1949 til politimestrene og de bilsakkyndige ang. tillatelsen for innehaverne av utenlandske førerkort til å føre m.vogn her i riket. M.vognlov § 15 og § 27.

Nr. 20. M. 8. juli 1949 til overingeniørene ang. regulering av rutebiltakstene som følge av høyning av bensinprisen og vektavgiften.

S. 21 M.. 19. juli 1949 til fylkesmenn, overingeniører for vegvesenet, politimestre, samferdselskonsulenter, statens bilsakkyndige og statens bensinkontorer ang. overdragelse og fordeling av motorkjøretøyer som er eller har vært registrert.

Nr. 22 M. 25. juli 1949 til statens bilsakkyndige ang. utskrift av bilregistrene.

Nr. 23 M. 26. juli 1949 til politimestrene og de bilsakkyndige ang. melding om registrering og om salg av motorkjøretøyer.

S. 24 M. 30. juli 1949 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter, statens bilsakkyndige og statens bensinkontorer ang. rundskriv nr. 21 om overdragelse og fordeling av motorkjøretøyer som er eller har vært registrert.

S. Nr. 25 M. 30. juli 1949 til fylkesmenn, overingeniører for vegvesenet, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og de bilsakkyndige ang. avgiftsbeslutningen for budsjettåret 1949—50.

Nr. 26 M. 10. august 1949 til vegsjene ang. løyveavgifter og restanser for 1948—49.

Nr. 27 M. 13. august 1949 til skattefogdene ang. ekstraordinær avgift på bensin fra 20. juni 1949 kl. 24.

Nr. 28 M. 17. august 1949 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestere, samferdselskonsulenter og de bilsakkyndige ang. politiets godkjenning av rutebilsjåfører.

Nr. 29 M. 17. august 1949 til statens bilsakkyndige ang. politiets godkjenning av rutebilsjåfører.

Nr. 30 M. 26. august 1949 til politimestrene og de bilsakkyndige ang. garantierklæring for utenlandske motorvogner.

Nr. 31 M. 30. august 1949 til vegsjefene ang. billetter for rutebildriften.

Nr. 32 M. 31. august til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og de bilsakkyndige ang. fordeling av bilmateriell som importeres.

Nr. 33 M. 8. september 1949 til politimestrene ang. opplysning om bilmateriell som importeres.

Nr. 34 M. 17. september 1949 til politimestrene og de bilsakkyndige ang. førerkort for offentlig personbefordring for eldre personer.

Nr. 35 M. 21. september 1949 til politimestrene og de bilsakkyndige ang. garantistillelse for motorvogn ved innskifte. Motorvognl.s § 11.

Rettelse.

Lengden av offentlige veger.

I forrige nummer av «Med.» er det på side 154 inntatt en oppgave som viser lengden av offentlige veger i Norge pr. 30. juni 1949.

En har nå mottatt ny korrigerert oppgave fra Oppland med et riksvegtilllegg på 11 102 km.

Følgelig må tverrsummen for veglengdene i Oppland nå korrigeres til:

Riksveger 1 296,8 mot tidligere 1 285,7 km.
Hovedveger 1 489,5 mot tidligere 1 478,4 km.
Samlet veglengde til 2 733,8 mot tidligere 2 722,7 km.
Videre må totalsummen for hele landet korrigeres til:
Riksveger 15 919,4 mot tidligere 15 908,3 km.
Hovedveger 21 578,6 mot tidligere 21 567,5 km.
Samlet veglengde til 44 257,6 mot tidligere 44 246,5 km.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: $\frac{1}{2}$ side kr. 120,—, $\frac{1}{4}$ side kr. 65,—, $\frac{1}{8}$ side kr. 35,—.

Ekspedisjon: Ingeniørens Hus. Telefoner: 42 00 93, 42 34 65.